

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ 20 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1983 | ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 183

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 480

Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της 74/60/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 17ης Δεκεμβρίου 1973, «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών - μελών, όσον αφορά την εσωτερική διαρρύθμιση των οχημάτων με κινητήρα (εσωτερικά τμήματα του χώρου επιβατών, εκτός του ή των εσωτερικών κατόπτρων οδηγήσεως, διευθέτηση των οργάνων χειρισμού, σκεπή ή σκεπή που ανοίγει, ερεισίνωτο και οπίσθιο τμήμα των καθισμάτων)», όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με την 78/632/ΕΟΚ οδηγία της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 19ης Μαΐου 1978.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Το άρθρο 4 παρ. 1 του Ν. 1338/83 «Εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου» (ΦΕΚ 34/τ.Α/17.3.1983), σε συνδυασμό με το άρθρο 2 του Ν. 945/1979 (ΦΕΚ 170/τ.Α/27.7. 1979) «περί κυρώσεως της Συνθήκης Προσχωρήσεως της Ελλάδος εις την Ευρωπαϊκήν Οικονομικήν Κοινότητα και την Ευρωπαϊκήν Κοινότητα Ατομικής Ενεργείας και της συμφωνίας «περί προσχωρήσεως της Ελλάδος εις την Ευρωπαϊκήν Κοινότητα Άνθρακος και Χάλυβος».

2. Το άρθρο 3 του Ν. 1104/80 «περί εκπροσωπήσεως της Ελλάδος στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες, ιδρύσεως Διπλωματικών και Προξενικών Αρχών και ρυθμίσεως άλλων συναφών οργανωτικών θεμάτων» (ΦΕΚ 298/τ.Α/29.12.1980) σε συνδυασμό με την παράγραφο 1 του άρθρου 3 του Π.Δ. 574/1982 «Ανακατανομή των αρμοδιοτήτων των Υπουργείων» (ΦΕΚ 104/τ.Α/30.8.82).

3. Την 646/1983 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Συγκοινωνιών, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1.

Το διάταγμα αυτό αποσκοπεί στη συμμόρφωση προς τις διατάξεις της 74/60/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 17 Δεκεμβρίου 1973 «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών όσον αφορά την εσωτερική διαρρύθμιση των οχημάτων με κινητήρα (εσωτερικά τμήματα του χώρου επιβατών εκτός του ή των εσωτερικών κατόπτρων οδηγήσεως, διευθέτηση των οργάνων χειρισμού, σκεπή ή σκεπή που ανοίγει, ερεισίνωτο και οπίσθιο τμήμα των καθισμάτων)» όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 78/632/ΕΟΚ της 19 Μαΐου 1978 «περί προσαρμογής στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 74/60/ΕΟΚ «περί ...» που δημοσιεύθηκαν στην ελληνική γλώσσα, στην επίσημη εφημερίδα των ευρωπαϊκών κοινοτήτων, ειδική έκδοση της 31 Δεκεμβρίου 1980 κατηγορία 13, Βιομηχανική Πολιτική, τόμοι 002 και 007 σελ. 168 και 155 αντιστοίχως.

Άρθρο 2.

Οι διατάξεις του διατάγματος αυτού αφορούν στα οχήματα μεταφοράς επιβατών με κινητήρα, που διαθέτουν όχι περισσότερες από οκτώ (8) θέσεις στις οποίες δεν περιλαμβάνεται η θέση του οδηγού, που προορίζονται να κυκλοφορούν στους δρόμους, που έχουν τέσσερις (4) τουλάχιστο τροχούς και από κατασκευής τους ανώτατη ταχύτητα μεγαλύτερη των 25 χιλιομέτρων την ώρα.

Άρθρο 3.

1. Από την έναρξη ισχύος αυτού του διατάγματος δεν επιτρέπεται η άρνηση της εγκρίσεως που προβλέπεται από το άρθρο 84 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που κυρώθηκε με το νόμο 614/1977, ή χορηγήσεως της κατά το άρθρο 88 του ίδιου Κώδικα άδειας Κυκλοφορίας ή εγκρίσεως ΕΟΚ ή δελτίου εγκρίσεως ΕΟΚ για οχήματα που μνημονεύονται στο προηγούμενο άρθρο, για λόγους που αναφέρονται στην εσωτερική διαρρύθμιση αυτών και ειδικότερα στα μέρη και εξαρτήματα του διαμερίσματος των επιβατών, εκτός του ή των εσωτερικών κατόπτρων οδηγήσεως, στη θέση των οργάνων χειρισμού, στην οροφή ή στην οροφή που ανοίγει, στα ερεισίνωτα και στα πίσω τμήματα των καθισμάτων, εφόσον πληρούνται όλοι οι όροι των παραρτημάτων του παρόντος Προεδρικού Διατάγματος. Η τήρηση των παραπάνω όρων διαπιστούται από το δελτίο εγκρίσεως ΕΟΚ για τον τύπο του οχήματος, για τον οποίο το δελτίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του υπ' αριθ. 431/1983 Π. Δ/τος (ΦΕΚ 160/Α/7.11.83) που εξεδόθη σε συμμόρφωση προς την οδηγία 70/156/ΕΟΚ.

2. Η έκδοση δελτίου εγκρίσεως ΕΟΚ για ένα τύπο οχήματος δεν επιτρέπεται, εφ' όσον από τους σχετικούς ελέγχους και τις δοκιμές διαπιστούται ότι δεν πληρούνται οι προδιαγραφές των παραρτημάτων του παρόντος προεδρικού διατάγματος.

3. Από την έναρξη ισχύος αυτού του διατάγματος είναι δυνατή η άρνηση της εγκρίσεως που προβλέπεται από το άρθρο 84 του ΚΟΚ που κυρώθηκε με το Νόμο 61/1977 ενός τύπου οχήματος του οποίου η εσωτερική διαρρύθμιση δεν πληροί τους όρους των παραρτημάτων του παρόντος προεδρικού διατάγματος.

4. Εφόσον η αίτηση για την έγκριση ΕΟΚ ενός οχήματος υποβάλλεται στην Διεύθυνση Μεταφορών της Κεντρικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών αυτή συνοδεύεται και από τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παραρτήματος I του παρόντος. Η παραπάνω αίτηση πρέπει να υποβληθεί από τον κατασκευαστή ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.

5. Για να αποφανθεί η Διεύθυνση Μεταφορών της Κεντρικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών αν θα χορηγήσει ή αν δεν θα χορηγήσει την έγκριση που ζητείται για τα στοιχεία τα οποία μνημονεύει το διάταγμα αυτό προβαίνει σε όλους τους ελέγχους και δοκιμές όπως ορίζονται στα παραρτήματα του παρόντος Π.Δ. ιαι συντάσσει το σχετικό πρακτικό δοκιμών. Αν δοθεί έγκριση η ελληνική αρχή που χορήγησε αυτήν την έγκριση, οφείλει να λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα ώστε αυτή να ενημερώνεται για κάθε τυχόν μεταβολή σε ένα ή περισσότερα από τα χαρακτηριστικά και τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 2.2 του παραρτήματος I του παρόντος προεδρικού διατάγματος. Η παραπάνω αρχή κρίνει εάν η μεταβολή καθιστά αναγκαία τη διενέργεια νέων ελέγχων και δοκιμών πάνω στο όχημα που έχει τροποποιηθεί και συντάσσει και νέο πρακτικό. Αν από τους παραπάνω ελέγχους και δοκιμές διαπιστωθεί ότι δεν πληρούνται όλες οι προδιαγραφές των παραρτημάτων του παρόντος προεδρικού διατάγματος ή μεταβολή δεν εγκρίνεται.

Άρθρο 4

Προσαρτώνται στο παρόν Προεδρικό Διάταγμα σαν αναπόσπαστα μέρη αυτού, τα παραρτήματα της οδηγίας 74/60/ΕΟΚ όπως τροποποιήθηκαν από τα παραρτήματα της οδηγίας 78/632/ΕΟΚ των οποίων τα κείμενα έχουν ως ακολούθως:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι(¹)

ΟΡΙΣΜΟΣ, ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ ΚΑΙ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ

(1.)

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Κατά τήν έννοια τῆς παρούσας ὁδηγίας νοεῖται:

(2.1.).

2.2. Ὡς «τύπος ὀχημάτων» σέ ὅ,τι ἀφορᾶ τήν ἐσωτερική διαρρύθμιση τῶν ὀχημάτων (ἐσωτερικά τμήματα τοῦ χώρου ἐπιβατῶν ἐκτός τοῦ ἤ τῶν ἐσωτερικῶν κατόπτρων ὁδηγήσεως, διευθέτηση τῶν ὀργάνων χειρισμοῦ, σκεπή ἤ σκεπή πού ἀνοίγει, ἐρεισίνωτο καί ὀπίσθιο τμῆμα τῶν καθισμάτων), τά ὀχήματα μέ κινητήρα πού δέν παρουσιάζουν μεταξύ τους βασικές διαφορές, τῶν διαφορῶν αὐτῶν δυναμένων ἰδίως νά ἀφοροῦν τά ἀκόλουθα σημεῖα:

2.2.1. μορφές ἤ ὑλικά τοῦ ἁμαξώματος πού ἀποτελεῖ τό χῶρο ἐπιβατών.

2.2.2. διευθέτηση τῶν ὀργάνων χειρισμου.

2.3. ὡς «περιοχή ἀναφορᾶς», ἡ περιοχή προσκρούσεως τῆς κεφαλῆς ὅπως ὁρίζεται στό παράρτημα ΙΙ ἐκτός:

2.3.1. τῆς ἐπιφανείας πού ὁρίζεται ἀπό τήν ὁριζόντιο πρός τά ἐμπρός προβολή ἑνός κύκλου περιγραφομένου στό μέγιστο ὄγκο τοῦ ὀργάνου χειρισμοῦ διευθύνσεως, καί αὐξηθέντος μέ μία περιφερειακή ταινία πλάτους 127 mm· ἡ ἐπιφάνεια αὐτή ὁρίζεται πρός τά κάτω διά τοῦ ὁριζοντίου ἐπιπέδου τοῦ ἐφαπτομένου στό κατώτερο ἄκρο τοῦ ὀργάνου χειρισμοῦ διευθύνσεως εὑρισκομένου σέ θέση πορείας σέ εὐθεία γραμμή.

2.3.2. τοῦ τμήματος τῆς ἐπιφανείας του πίνακος ὀργάνων (tableau de bord) πού περιέχεται μεταξύ τῆς περιοχης της ἐπιφανείας του σημείου 2.3.1 καί τοῦ πλησιεστέρου ἐσωτερικοῦ πλευρικοῦ τοιχώματος του ὀχήματος· ἡ περιοχή αὐτή περιορίζεται πρός τά κάτω ἀπό τό ὁριζόντιο ἐπίπεδο τό ἐφαπτόμενο στό κατώτατο ἄκρο τοῦ ὀργάνου χειρισμοῦ του συστήματος διευθύνσεως, καί

2.3.3. τῶν πλευρικῶν ὀρθοστατων του ἀλεξινέμου.

2.4. ὡς «ἐπίπεδο τοῦ πίνακος ὀργάνων», ἡ γραμμή πού ὁρίζεται ἀπό τά σημεῖα ἐπαφῆς τῶν κατακορύφων ἐφαπτομένων στόν πίνακα ὀργάνων,

2.5. ὡς «σκεπή» τό ἀνώτερο τμῆμα τοῦ ὀχήματος τό ὁποῖο ἐκτείνεται ἀπό τό ἀνώτερο ἄκρο τοῦ ἀλεξινεμου ὡς τό ἀνώτερο ἄκρο τοῦ ὀπισθίου παραθύρου καί περιοριζομένου πλευρικως ἀπό τόν ἀνώτερο σκελετό τῶν πλευρικῶν τοιχωμάτων,

2.6. μέ τήν ἔκφραση «γραμμή ζώνης», ἡ γραμμή πού ὁρίζεται ἀπό τό κατώτερο διαφανές περίγραμμα τῶν πλευρικῶν ὑαλοπινάκων τοῦ ὀχήματος.

2.7 ὡς «ὄχημα μέ πτυσσόμενη σκεπη», ενα οχημα στο ὁποιο, σε ὁρισμενες περιπτώσεις, δέν ὑπάρχει δομικό στοιχεῖο ἀντιστάσεως τοῦ ὀχήματος ὑπεράνω τῆς γραμμῆς ζώνης ἐκτός τῶν μετωπικῶν ὑποστηριγμάτων τῆς σκεπῆς καί/ἤ τῶν ἀψίδων ἀσφαλείας, και ἡ τῶν σημείων ἀγκυρώσεως τῶν ζωνῶν ἀσφαλείας.

2.8. ὡς «ὄχημα μέ ἀποκαλυπτόμενη σκεπή», ἕνα οχημα στο ὁποιο μόνο ἡ σκεπή ἤ ἕνα τμῆμα της δύναται νά ἀναδιπλωθεῖ, νά ἀφαιρεθεῖ ἤ νά ἀνοιχθεῖ και που ἀφηνει νά ὑπάρχουν ὑπεράνω τῆς γραμμῆς ζώνης τά δομικά στοιχεῖα ἀντιστάσεως τοῦ ὀχηματος

2.9. ὡς «πτυσσόμενο καθισμα», ἕνα βοηθητικο καθισμα προοριζόμενο γιά μία χρήση περιστασιακή καί τό ὁποῖο εὑρίσκεται κανονικα σε συμπτύξει.

(¹) Τό κείμενο τῶν παραρτημάτων εἶναι ἀνάλογο κατ' οὐσία μέ ἐκεινο του κανονισμοῦ ἀριθ. 21 τῆς Οἰκονομικῆς Ἐπιτροπῆς γιά τήν Εὐρώπη του ΟΗΕ. Εἰδικότερα οἱ ὑποδιαιρέσεις σέ σημεῖα εἶναι οἱ ἴδιες. Γι' αὐτό ἄν γιά ἕνα σημεῖο τοῦ κανονισμου ἀριθ. 21 δέν ὑπάρχει ἀντίστοιχο στήν παρούσα ὁδηγία, ὁ ἀριθμός του ἀναφέρεται, γιά ὑπόμνημα, ἐντός παρενθέσεων.

3. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ

3.1. Ἡ αἴτηση ἐγκρίσεως ἑνός τύπου ὀχήματος πρέπει νά ὑποβληθεῖ ἀπό τόν κατασκευαστή τοῦ ὀχήματος ἤ ἀπό τόν ἐντολοδόχο του.

3.2. Συνοδεύεται ἀπό τά ἀναφερόμενα κατωτέρω στοιχεῖα σέ τρία ἀντίτυπα καί ἀπό τίς ἀκόλουθες ἐνδείξεις:

— λεπτομερής περιγραφή τοῦ τύπου ὀχήματος ὅσον ἀφορᾶ τά ἀναφερόμενα στό σημεῖο 2.2 τμήματα,

— μία φωτογραφία ἤ μία ἀνεπτυγμένη ὄψη τοῦ χώρου ἐπιβατῶν, καί

— πρέπει νά ἀναφέρονται καί οἱ ἀριθμοί ἤ καί τά σύμβολα πού χαρακτηρίζουν τόν τύπο τοῦ ὀχήματος.

3.3. Στήν ἐπιφορτισμένη μέ τίς δοκιμές τεχνική ὑπηρεσία πρέπει νά παρουσιασθοῦν:

3.3.1. κατά τή βούληση τοῦ κατασκευαστή, εἴτε ἕνα ὄχημα ἀντιπροσωπευτικό τοῦ πρός ἔγκριση τύπου ὀχήματος, εἴτε τό (ἤ τά) θεωρούμενο(α) ὡς βασικό(α) τμῆμα(τα) τοῦ ὀχήματος γιά τίς ἐξακριβώσεις καί δοκιμές τίς προβλεπόμενες ἀπό τήν παρούσα ὁδηγία καί

3.3.2. ἐφόσον ζητηθοῦν ἀπό αὐτήν ὁρισμένα ἐξαρτήματα καί ὁρισμένα δείγματα τῶν χρησιμοποιημένων ὑλικῶν.

(4.)

5. ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ

5.1 **Ἐμπρόσθια ἐσωτερικά τμήματα τοῦ χώρου ἐπιβατῶν πού εὑρίσκονται ὑπεράνω τοῦ ἐπιπέδου τοῦ πίνακος ὀργάνων, ἔμπροσθεν τῶν σημείων Η τῶν ἐμπροσθίων θέσεων, ἐξαιρέσει τῶν πλευρικῶν θυρῶν**

5.1.1. Ἡ περιοχή ἀναφορᾶς πού ὁρίζεται στό σημεῖο 2.3 δέν πρέπει νά περιέχει οὔτε ἐπικίνδυνη ἀνωμαλία, οὔτε ἔντονη ἐξέχουσα γωνία ἱκανή νά αὐξήσει τόν κίνδυνο ἤ τή σοβαρότητα τῶν τραυμάτων τῶν ἐπιβατῶν.

Εἰδικότερα τά ἐξαρτήματα τά ἀναφερόμενα στά σημεῖα 5.1.2 ἕως 5.1.6, θεωροῦνται ὡς ἱκανοποιητικά ἄν ἀνταποκρίνονται στίς προδιαγραφές τῶν σημείων αὐτῶν.

5.1.2 Τα τμήματα τοῦ ὀχήματος τά ὁποῖα εὑρίσκονται ἐντός τῆς περιοχῆς ἀναφορᾶς, πρέπει νά εἶναι ἱκανά νά ἀπορροφήσουν τήν ἐνέργεια ὅπως ἐξειδικεύεται στο παράρτημα ΙΙΙ. Δέν λαμβάνονται ὑπόψη τά τμήματα τά ὁποῖα δέν ἀνήκουν στόν πίνακα ὀργάνων καί τά ὁποῖα κεῖνται σέ ἀπόσταση μικρότερη των 10 cm καί ἀπό τίς ζῶνες τῶν ὑαλοπινάκων. Ἐξάλλου δέν λαμβάνονται ὑπόψη τά τμήματα τά ὁποῖα εὑρίσκονται στήν περιοχή ἀναφορᾶς καί πληροῦν ταυτοχρόνως τίς δύο ἀκόλουθες προϋποθέσεις:

— ἄν κατά τή διάρκεια τῆς πραγματοποιουμένης δοκιμῆς κατά τίς προδιαγραφές τοῦ παραρτήματος ΙΙΙ, το ἐκκρεμές συναντᾶ τμήματα πού εὑρίσκονται ἐκτός τῆς περιοχῆς ἀναφορᾶς,

— ἄν τά τμήματα αὐτά κεῖνται σέ ἀπόσταση μικρότερη των 10 cm ἀπό τά τμήματα πού συναντᾶ τό ἐκκρεμές καί εὑρίσκονται ἐκτός τῆς περιοχῆς ἀναφορᾶς, τῆς ἀποστάσεως αὐτῆς μετρουμένης ἐπί τῆς ἐπιφανείας τῆς περιοχῆς ἀναφορᾶς.

Ὁ τυχόν ὑπάρχων μεταλλικός σκελετός ὁ ὁποῖος χρησιμεύει ὡς στήριγμα δέν πρέπει νά παρουσιάζει προεξέχουσα ἀκμή.

5.1.3. Τό κατώτερο ἄκρο τοῦ πίνακος ὀργάνων στήν [illegible] κατα την ὁποια δέν πληροῖ τίς ἀναφερόμενες στό σημεῖο 5.1.2 προϋποθέσεις, πρέπει νά εἶναι στρογγυλεμένο, ἡ ἀκτίνα καμπυλότητας νά μήν εἶναι μικρότερη των 19 mm.

5.1.4. Τά κομβία, οἱ μοχλοί κλπ. ἀπό ἄκαμπτα ὑλικά πού σχηματίζουν προεξοχές καί ἀπέχουν 3,2 mm ἕως 9,5 mm ὡς πρός τόν πίνακα, τῆς ἀποστάσεως μετρουμένης σύμφωνα μέ τήν ὑποδεικνυομένη στό παράρτημα [illegible] μέθοδο, πρέπει νά ἔχουν τουλάχιστον μία ἐγκαρσία διατομή ἐπιφανείας 2 cm^2, μετρουμένη σέ ἀπόσταση 2,5 mm σέ σχέση πρός τό πλέον προεξέχον σημεῖο μέ στρογγυλεμένα ἄκρα καί ἀκτίνα καμπυλότητος τουλάχιστον 2,5 mm

5.1.5. Ἄν τά ἐξαρτήματα προεξέχουν πλέον τῶν 9,5 mm ἀπό τήν ἐπιφάνεια τοῦ πίνακος ὀργάνων, πρέπει νά ἔχουν σχεδιασθεῖ καί κατασκευασθεῖ κατά τέτοιο τρόπο ὥστε νά δύνανται νά καλύπτονται ἀπό τήν ἐπιφάνεια τοῦ πίνακος ὀργάνων, μέχρι τοῦ σημείου ὥστε νά μή δημιουργοῦν προεξοχές πλέον τῶν 9,5mm ἤ νά ἀποσπῶνται ὑπό τήν ἐπίδραση μιᾶς ὁριζοντίου διαμήκους δυνάμεως κατευθυνομένης πρός τά ἐμπρός 37,8 daN ἐφαρμοζομένης δι' ἑνός μοχλοῦ μέ ἐπίπεδο ἄκρο, διαμέτρου 50 mm κατά μέγιστο ὅριο. Στή δεύτερη περίπτωση δέν πρέπει νά ὑπάρχουν προεξοχές μεγαλύτερες τῶν 9,5 mm. Ἡ διατομή πού πραγματοποιήθηκε σέ ἀπόσταση 6,5 mm κατά μέγιστο ὅριο ἀπό τοῦ σημείου τοῦ πλέον προεξέχοντος πρέπει νά ἔχει μία ἐπιφάνεια τουλάχιστον 6,50 cm^2.

5.1.6. Γιά κάθε προεξοχή φέρουσα ἕνα τμῆμα ἀπό εὐλύγιστο ὑλικό σκληρότητος μικρότερης τῶν 50 shore A τοποθετημένη ἐπί ἑνός ἀκάμπτου ὑποστηρίγματος, οἱ προδιαγραφές των σημείων 5.1.4 καί 5.1.5 δέν ἐφαρμόζονται παρά γιά τό ἄκαμπτο ὑποστήριγμα.

5.2. **Ἐμπρόσθια ἐσωτερικά τμήματα τοῦ χώρου ἐπιβατῶν πού εὑρίσκονται κάτωθεν τοῦ ἐπιπέδου τοῦ πίνακος ὀργάνων καί ἔμπροσθεν τῶν σημείων Η τῶν ἐμπροσθίων θέσεων, ἐξαιρέσει τῶν πλευρικῶν θυρῶν καί τῶν ποδοπλήκτρων**

5.2.1. Ἐξαιρουμένων τῶν ποδοπλήκτρων καί τῶν στερεώσεών τους ὡς καί τῶν ἐξαρτημάτων πού δέν δύνανται νά ἔρχονται σέ ἐπαφή μετά τοῦ περιγραφομένου στό παράρτημα VI συστήματος καί χρησιμοποιουμένου σύμφωνα μέ τήν καθοριζομένη διαδικασία στό ἴδιο παράρτημα, τά ἀναφερόμενα στό σημεῖο 5.2 ἐξαρτήματα, πρέπει νά πληροῦν τίς προδιαγραφές τῶν σημείων 5.1.4 ἕως 5.1.6.

5.2.2. Ὁ μοχλός τῆς πέδης χειρός, ἐφόσον εὑρίσκεται ἐπί τοῦ πίνακος ὀργάνων ἤ κάτωθεν αὐτοῦ, πρέπει νά τοποθετεῖται κατά τέτοιο τρόπο ὥστε, ὅταν εὑρίσκεται σέ θέση ἠρεμίας, νά μήν εἶναι δυνατόν νά πλήξει τόν ἐπιβαίνοντα σέ περίπτωση μετωπικῆς συγκρούσεως. Ἄν ὁ ὅρος αὐτός δέν τηρηθεῖ ἡ ἐπιφάνεια τοῦ μοχλοῦ πρέπει νά πληροῖ τίς ἀναφερόμενες στό σημεῖο 5.3.2.3 προϋποθέσεις.

5.2.3. Τό τραπεζίδιο γιά τήν τοποθέτηση ἀντικειμένων ἤ ἄλλα ἀνάλογα στοιχεῖα πρέπει νά ἔχουν σχεδιασθεῖ καί κατασκευσθεῖ κατά τέτοιο τρόπο ὥστε σέ καμιά περίπτωση τά ὑποστηρίγματα νά μήν παρουσιάζουν ἀκμές σχηματίζουσες προεξοχές ὡς καί νά ἀνταποκρίνονται στή μία ἤ στήν ἄλλη τῶν ἀκολούθων προϋποθέσεων:

5.2.3.1. τό τμῆμα πού στρέφεται πρός τό ἐσωτερικό τοῦ ὀχήματος πρέπει νά ἔχει ἐπιφάνεια ὕψους τουλάχιστον 25 mm, τά ἄκρα τῆς ὁποίας νά εἶναι στρογγυλεμένα μέ ἀκτίνα καμπυλότητος τουλάχιστον 3,2 mm. Ἐπί πλέον, ἡ ἐπιφάνεια αὐτή πρέπει νά ἀποτελεῖται ἤ νά περιβάλλεται ἀπό ὑλικό πού ἀπορροφᾶ τήν ἐνέργεια, ὅπως καθορίζεται στό παράρτημα III, τῆς μελλούσης νά υἱοθετηθεῖ γραμμῆς κρούσεως εὑρισκομένης κατά μῆκος τῆς ὁριζοντίας.

5.2.3.2. Τό τραπεζίδιο γιά τήν τοποθέτηση ἀντικειμένων ἤ ἄλλα ἀνάλογα στοιχεῖα πρέπει νά δύνανται νά ἀποσπῶνται, νά σχίζονται, νά παραμορφώνονται αἰσθητά, νά ὑποχωροῦν ὑπό τη δράση μιᾶς κατά μῆκος ὁριζοντίου δυνάμεως 37,8 daN κατευθυνομένης πρός τά ἐμπρός καί ἐφαρμοζομένης δι' ἑνός κυλίνδρου κατακορύφου ἄξονος καί διαμέτρου 110 mm χωρίς νά δημιουργοῦνται ἐπικίνδυνα στοιχεῖα καί χωρίς τό ἄκρο τοῦ τραπεζιδίου νά παρουσιάζει ἐπικίνδυνες ἀκμές.

Ἐν πάση περιπτώσει ἡ δύναμη αὐτή πρέπει νά κατευθύνεται ἐπί τοῦ πλέον ἀνθεκτικοῦ τμήματος τοῦ τραπεζιδίου γιά τήν τοποθέτηση ἀντικειμένων ἤ τοῦ ὁποιουδήποτε ἄλλου ἀναλόγου στοιχείου.

5.2.4. Ὅταν τά ἀναφερόμενα ἀνωτέρω ἐξαρτήματα περιέχουν τμῆμα ἀπό ὑλικό σκληρότητος κατωτέρας τῶν 50 shore A τό ὁποῖο ἔχει τοποθετηθεῖ ἐπί ἑνός ἀκάμπτου ὑποστηρίγματος, οἱ ἀνωτέρω προδιαγραφές, ἐκτός ἐκείνων οἱ ὁποῖες ἀναφέρονται στήν ἀπορρόφηση τῆς ἐνεργείας, ὅπως αὐτό νοεῖται στό παράρτημα III, δέν ἐφαρμόζονται παρά μόνο γιά τό ἄκαμπτο ὑποστήριγμα.

5.3. Ἄλλα ἐσωτερικά τμήματα τοῦ χώρου ἐπιβατῶν τοῦ εὑρίσκονται ἔμπροσθεν τοῦ ἐγκαρσίου ἐπιπέδου τοῦ διέρχεται διά τῆς γραμμῆς ἀναφορᾶς τοῦ θώρακος τοῦ τοποθετημένου στήν πλέον ὀπισθία θέση ἀνδρεικέλου

5.3.1. Πεδίο ἐφαρμογῆς

Οἱ προδιαγραφές τοῦ σημείου 5.3.2 ἐφαρμόζονται στίς χειρολαβές, μοχλούς καί κομβία χειρισμοῦ, καθώς ἐπίσης καί σέ κάθε ἄλλο ἀντικείμενο πού σχηματίζει προεξοχή πού δέν ἀναφέρεται στα σημεία 5.1 καί 5.2 (βλέπε ἐπίσης σημεῖο 5.3.2.2).

5.3.2. ***Προδιαγραφές***

Ἄν τά ἀναφερόμενα στό σημεῖο 5.3.1 ἀντικείμενα εἶναι τοποθετημένα κατά τέτοιο τρόπο ὥστε νά δύνανται νά πλήττονται ἀπό τούς ἐπιβάτες τοῦ ὀχήματος, πρέπει νά πληροῦν τίς προδιαγραφές τῶν σημείων 5.3.2.1 ἕως 5.3.4. Θεωροῦνται ὡς ἀντικείμενα δυνάμενα νά πλήττονται, τά ἀντικείμενα πού δύνανται νά ἔρθουν σέ ἐπαφή μέ μία σφαίρα διαμέτρου 165 μμ καί τά ὁποῖα εὑρίσκονται ὑπεράνω τοῦ σημείου Η τοῦ πλέον χαμηλοῦ τῶν ἐμπροσθίων θέσεων (βλέπε παράρτημα IV), ἔμπροσθεν τοῦ ἐγκαρσίου ἐπιπέδου πού διέρχεται διά τῆς γραμμῆς ἀναφορᾶς τοῦ θώρακος τοῦ τοποθετημένου στήν πλέον ὀπισθία θέση ἀνδρεικέλου, καί στο ἐξωτερικό τῶν περιοχῶν πού καθορίζονται στά σημεία 2.3.1 καί 2.3.2.

5.3.2.1. Ἡ ἐπιφάνειά τους πρέπει νά τελειώνει σέ στρογγυλεμένες ἀκμές τῶν ἀκτίνων καμπυλότητος μή δυναμένων νά εἶναι μικροτέρων τῶν 3,2 mm.

5.3.2.2. Οἱ μοχλοί καί τά κομβία χειρισμοῦ πρέπει νά ἔχουν σχεδιασθεῖ καί κατασκευασθεῖ κατά τέτοιο τρόπο ὥστε, ὑπό τήν ἐπίδραση μιᾶς δυνάμεως 37,8 daN ἐφαρμοζομένης πρός τά ἐμπρός κατά τή διαμήκη ὁριζοντία διεύθυνση, ἡ προεξοχή, στήν πλέον ἀντίξοη θέση νά ὁδηγεῖται σέ ἀπόσταση τό πολύ 25 mm ἐκ τῆς ἐπιφανείας τῆς πινακίδος ἤ τά συστήματα αὐτά νά ἀποσπῶνται ἤ νά διπλώνουν. Σέ αὐτές τίς δύο περιπτώσεις δέν πρέπει νά ὑπάρχουν ἐπικίνδυνες προεξοχές. Γιά τούς μοχλούς χειρισμῶν τῶν ὑαλοκαθαριστήρων εἶναι πάντως ἀποδεκτό, ἡ προεξοχή τους νά ὁδηγεῖται σέ ἀπόσταση 35 mm τό πολύ ἀπό τήν ἐπιφάνεια τῆς πινακίδας.

5.3.2.3. Ὁ μοχλός τῆς πέδης χειρός, ὅταν εὑρίσκεται σέ θέση χαλαρώσεως, καί ἡ λαβή του μοχλου χειρισμοῦ των ταχυτήτων ὅταν εὑρίσκεται στις θέσεις ἐμπροσθίας κινήσεως, πρέπει νά ἔχουν ὁποιαδήποτε καί ἄν εἶναι ἡ θέση τους, ἐξαιρέσει τῶν περιοχων πού ὁρίζονται στά σημεία 2.3.1 καί 2.3.2 καί τῶν κατωτέρω τοῦ ἐπιπέδου τοῦ σημείου Η των ἐμπροσθίων θέσεων περιοχῶν, μία ἐπιφάνεια τουλάχιστον 6,5 cm², μετρουμένη ἐπί τῆς τομῆς τῆς καθέτου στήν ὁριζόντια διαμήκη διεύθυνση μέχρις ἀποστάσεως 6,5 mm ἐκ τοῦ πλέον προεξέχοντος τμήματος, τῶν ἀκτίνων καμπυλότητος μή δυναμένων νά εἶναι μικροτέρων τῶν 3,2 mm.

5.3.3. Οἱ προδιαγραφές τοῦ σημείου 5.3.2.3 δέν ἐφαρμόζονται στόν μοχλό τῆς πέδης χειρός πού εὑρίσκεται στό δάπεδο. Γιά τέτοια ὄργανα χειρισμοῦ, ἄν ἕνα τυχόν ἐκ των τμημάτων τους σέ θέση χαλαρώσεως ὑπερβαίνει τό ὁριζόντιο ἐπίπεδο πού διέρχεται διά τοῦ σημείου Η τοῦ πλέον χαμηλοῦ τῶν ἐμπροσθίων θέσεων (βλέπε παράρτημα IV), τό ὄργανο χειρισμοῦ πρέπει νά ἔχει μία ἐπιφάνεια τουλάχιστον 6,5 μ², μετρουμένη ἐντός ἑνός ὁριζοντίου ἐπιπέδου κειμένου σέ μία ἀπόσταση μή ὑπερβαίνουσα τά 6,5 μμ ἐκ τοῦ πλέον προεξέχοντος τμήματος (μετρουμένη κατά τήν κατακόρυφη διεύθυνση). Οἱ ἀκτῖνες καμπυλότητος δέν πρέπει νά εἶναι κατώτερες τῶν 3,2 μμ.

5.3.4. Τά ἄλλα στοιχεία ἐξοπλισμοῦ του ὀχήματος τά μή ἀναφερόμενα στά προηγούμενα σημεία ὅπως οἱ ὁδηγοί ὀλισθήσεως τῶν καθισμάτων, συστήματα ρυθμίσεως τοῦ καθίσματος καί του ἐρεισινώτου, συστήματα γιά τήν περιτύλιξη τῶν ζωνων ἀσφαλείας, κλπ., δέν ὑπόκεινται σέ καμιά προδιαγραφή, αν εὑρίσκονται κάτωθεν ἑνός ὁριζοντίου ἐπιπέδου διερχομένου διά του σημείου Η ἑκάστης θέσεως καθημένου ἔστω καί ἄν ὁ κάτοχος τῆς θέσεως δύναται νά ἔλθει σέ ἐπαφή μέ τά ἐν λόγω στοιχεία.

5.3.4.1. Τά τοποθετημένα ἐξαρτήματα ἐπί τῆς σκεπῆς τά ὁποῖα ὅμως δέν ἀποτελοῦν τμῆμα τῆς δομῆς της, ὡς οἱ χειρολαβές συγκρατήσεως, οἱ φωτισμοί ὀροφῆς, τά σκιάδια, κλπ. πρέπει νά ἔχουν ἀκτῖνες καμπυλότητος τουλάχιστον 3,2 μμ καί ἐπί πλέον, τό πλάτος τῶν προεξεχόντων τμημάτων δέν πρέπει νά εἶναι κατώτερο τοῦ μεγέθους τῆς προεξοχῆς πρός τά κάτω ἤ τά ἐξαρτήματα αὐτά πρέπει νά ὑποστοῦν ἐπιτυχῶς τή δοκιμή ἀπορροφήσεως ἐνεργείας, ὅπως αὐτή ἐξειδικεύεται στό παράρτημα III

5.3.5. Ὅταν τά θεωρούμενα ἀνωτέρω στοιχεία φέρουν ἕνα τμῆμα ἀπό ὑλικό σκληρότητος κατωτέρας των 50 shore A τοποθετημένο ἐπί ἑνός ἀκάμπτου στηρίγματος, οἱ προηγούμενες προδιαγραφές δέν ἐφαρμόζονται παρά μόνον στό ἄκαμπτο ὑποστήριγμα.

5.4. **Σκεπή**

5.4.1. *Πεδίο ἐφαρμογῆς*

5.4.1.1. Οἱ προδιαγραφές τοῦ σημείου 5.4.2 ἐφαρμόζονται στό ἐσωτερικό τμῆμα τῆς σκεπῆς.

5.4.1.2. Ὁπωσδήποτε δέν ἐφαρμόζονται στά τμήματα της σκεπης τά ὁποῖα δέν δύνανται νά ἐγγίζει σφαίρα διαμέτρου 165 mm

5.4.2. Προδιαγραφές

5.4.2.1. Τό έσωτερικό τμῆμα τῆς σκεπῆς δέν πρέπει νά ἔχει, στό τμῆμα τό κείμενο ὑπεράνω τῶν ἐπιβατῶν ἤ ἔμπροσθεν αὐτῶν, ἐπικίνδυνη ἀνωμαλία ἤ ἔντονη ἀκμη πού νά ἔχει διεύθυνση πρός τά ὀπίσω ἤ πρός τά κάτω. Εἰδικότερα, τό πλάτος τῶν τμημάτων πού προεξέχουν δέν πρέπει νά εἶναι κατώτερο τοῦ μεγέθους τῆς πρός τά κάτω προεξοχῆς καί οἱ ἀκμές δέν πρέπει νά παρουσιάζουν ἀκτίνα καμπυλότητος μικρότερη τῶν 50 μμ. Ὅσον ἀφορᾶ ὅλως ἰδιαιτέρως στίς ἀψίδες ἤ στίς ἄκαμπτες νευρώσεις καί ἐξαιρέσει τῶν ἀνωτέρω ἐνισχύσεων πλαισιώσεως τῶν ὑαλίνων ἐπιφανειῶν καί τῶν θυρῶν, δέν πρέπει νά παρουσιάζουν πρός τά κάτω προεξοχή μεγαλύτερη τῶν 19 μμ.

5.4.2.2. Ἄν οἱ ἀψίδες ἤ οἱ νευρώσεις δέν πληροῦν τίς προυποθέσεις του σημείου 5.4.2.1 πρέπει νά ὑποστουν ἐπιτυχῶς τή δοκιμή ἀπορροφήσεως ἐνεργείας, ὅπως αὐτή ἐξειδικεύεται στό παράρτημα ΙΙΙ.

5,4.2.3. Τά μεταλλικά νήματα πού χρησιμευουν νά τείνουν το ὑπόρραμμα τῆς ὀροφῆς καί τά πλαίσια τῶν σκιαδίων πρέπει νά ἔχουν διάμετρο 5 mm τό μέγιστο ἤ νά ὑποστουν ἐπιτυχῶς τή δοκιμή ἀπορροφήσεως ἐνεργείας, ὅπως αὐτή ἐξειδικεύεται στο παράρτημα ΙΙΙ. Τά εὔκαμπτα στοιχεῖα συγκρατήσεως τῶν πλαισιων τῶν σκιαδίων πρέπει νά συμμορφώνονται στίς διατάξεις τοῦ σημείου 5.3.4.1.

5.5. Ὀχήματα μέ ἀποκαλυπτόμενη σκεπή.

5.5.1. Προδιαγραφές

5.5.1.1. Οι ακόλουθες προδιαγραφές,καθώς και οι του σημείου 5.4 οι αναφερόμενες στη σκεπή εφαρμόζονται στα οχήματα με αποκαλυπτόμενη σκεπή όταν η σκεπή αυτή είναι κλεισμένη.

5.5.1.2. Επί πλέον οι διατάξεις ανοίγματος και χειρισμών:

5.5.1.2.1. πρέπει να έχουν σχεδιασθεί και κατασκευασθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να αποφεύγεται όσον είναι δυνατό μία ακουσία ή άτοπος λειτουργία.

5.5.1.2.2. Η επιφάνειά τους πρέπει να τελειώνει με στρογγυλευμένες ακμές ενώ οι ακτίνες καμπυλότητος δεν δύνανται να είναι μικρότερες των 5 μμ.

5.5.1.2.3. πρέπει να ευρίσκονται σε θέση ηρεμίας εντός των περιοχών οι οποίες δεν δύναται να έλθουν σε επαφή με σφαίρα διαμέτρου 165 mm.Αν αυτός ο όρος δεν δύναται να τηρηθεί οι διατάξεις ανοίγματος και χειρισμών πρέπει σε θέση ηρεμίας,είτε να παραμένουν σφηνωμένες είτε να έχουν σχεδιασθεί και κατασκευασθεί κατά τρόπο ώστε υπό την επίδραση δυνάμεως 37,8 daN εφαρμοζομένης κατά τη διεύθυνση κρούσεως την οριζομένη στο παράρτημα ΙΙΙ δια της εφαπτομένης στην τροχιά της ψευδοκεφαλής,η προεξοχή κατά την έννοια του παραρτήματος σε σχέση προς την επιφάνεια επί της οποίας οι διατάξεις είναι στερεωμένες να επαναφέρεται το πολύ σε απόσταση 25 mm ή οι διατάξεις αυτές να αποσπώνται.Στην τελευταία αυτή περίπτωση δεν πρέπει να υπάρχουν επικίνδυνες προεξοχές.

5.6. Οχήματα με πτυσσόμενη σκεπή.

5.6.1. Όσον αφορά στα οχήματα με πτυσσόμενη σκεπή μόνο τα κατώτερα τμήματα των ανωτέρω στοιχείων των αψίδων ασφαλείας και το ανώτερο τμήμα του πλαισίου του αλεξινέμου,σε όλες τις κανονικές θέσεις χρήσεως,υπόκεινται στις προδιαγραφές του σημείου 5.4.Τα συστήματα που αποτελούνται εξ αναδιπλουμένων στελεχών και των αρθρώσεών τους που χρησιμοποιούνται για να υποστηρίζουν την εύκαμπτη σκεπή δεν πρέπει να παρουσιάζουν καμμία επικίνδυνη ανωμαλία ή έντονη ακμή που να διευθύνεται προς τα οπίσω ή προς τα κάτω εκεί όπου ευρίσκονται έμπροσθεν ή υπεράνω των επιβατών.

5.7. Οπίσθιο τμήμα των αγκυρωμένων στο όχημα καθισμάτων.

5.7.1. Προδιαγραφές

5.7.1.1. Η επιφάνεια του οπισθίου τμήματος των καθισμάτων δεν δύναται να έχει ούτε επικίνδυνη ανωμαλία ούτε έντονες ακμές ικανές να αυξήσουν τον κίνδυνο ή τη σοβαρότητα των τραυμάτων των επιβατών.

5.7.1.2. Με την επιφύλαξη των προϋποθέσεων των προβλεπομένων στα σημεία5.7.1.2.1., 5.7.1.2.2. και 5.7.1.2.3. το τμήμα του ερεισινώτου εμπροσθίου καθίσματος του ευρισκομένου εντός της περιοχής της κεφαλής της καθοριζομένης στο παράρτημα ΙΙ,πρέπει να είναι ικανό να απορροφήσει την ενέργεια,όπως αναλύεται στο παράρτημα ΙΙΙ.Για τον προσδιορισμό της περιοχής προσκρούσεως της κεφαλής,τα εμπρόσθια καθίσματα αν είναι ρυθμιζόμενα, πρέπει να ευρίσκονται στην πλέον ακραία προς τα πίσω θέση

οδηγήσεως και τα δυνάμενα να μεταβάλλουν κλίση ερεισίνωτα των καθισμάτων,να έχουν ρυθμισθεί στην πλησιέστερη προς τις 25° κλίση εκτός αντιθέτου υποδείξεως του κατασκευαστή.

5.7.1.2.1. Για τα ανεξάρτητα αλλήλων εμπρόσθια καθίσματα,η οπισθία περιοχή προσκρούσεως της κεφαλής των επιβατών εκτείνεται σε 10 cm,υπολογιζόμενα εκατέρωθεν του άξονος του καθίσματος,επί του ανωτέρου οπισθίου τμήματος του ερεισινώτου.

5.7.1.2.1.(δις)(1) Για τα καθίσματα που φέρουν προσκέφαλο,κάθε δοκιμή πρέπει να διενεργείται με το προσκέφαλο στην πλέον χαμηλή θέση και σε σημείο κείμενο επί της διερχομένης κατακορύφου γραμμής δια του κέντρου του προσκεφάλου.

5.7.1.2.1.(τρίς)(1) Για ένα κάθισμα που προβλέπεται για πολλούς τύπους αμαξωμάτων,η περιοχή προσκρούσεως θα προσδιορίζεται επί οχήματος εκείνου του τύπου στον οποίο η πλέον ακραία προς τα πίσω θέση οδηγήσεως,να είναι μεταξύ όλων των εξετασθέντων τύπων,η πλέον δυσμενής.Η ούτω προσδιοριζομένη περιοχή προσκρούσεως θα θεωρηθεί ως ικανοποιητική για τους λοιπούς τύπους.

5.7.1.2.2. Για τους εμπροσθίους πάγκους,η περιοχή προσκρούσεως περιλαμβάνει τα σημεία που ευρίσκονται μεταξύ των διαμήκων κατακορύφων επιπέδων των ευρισκομένων σε απόσταση 10 cm προς το εξωτερικό του άξονος εκάστης προβλεπομένης εξωτερικής θέσεως.Ο άξονας κάθε εξωτερικής θέσεως ενός πάγκου προσδιορίζεται από τον κατασκευαστή.

5.7.1.2.3. Εντός της περιοχής προσκρούσεως της κεφαλής εκτός των ορίων που προβλέπονται στα σημεία 5.7.1.2.1. έως 5.7.1.2.2.,τα τμήματα του σκελετού του καθίσματος πρέπει να έχουν επενδυτική πλήρωση για να αποφευχθεί η άμεση επαφή της κεφαλής με τα στοιχεία του σκελετού που πρέπει, στις περιοχές αυτές,να παρουσιάζει μίαν ακτίνα καμπυλότητος τουλάχιστον 5 μμ.Τα στοιχεία ή τα μέρη αυτά εναλλακτικά θεωρούνται ως ικανοποιητικά αν δύνανται να υποστούν επιτυχώς τη δοκιμή απορροφήσεως ενεργείας,όπως αυτή εξειδικεύεται στο παράρτημα III.

5.7.2. Οι ανωτέρω προδιαγραφές δεν εφαρμόζονται ούτε στα πλέον όπισθεν ευρισκόμενα καθίσματα,ούτε στα καθίσματα τα εστραμμένα προς τις πλευρές ή προς το οπίσθιο μέρος,ούτε στα καθίσματα με ερεισίνωτα κείμενα αντιθέτως,ούτε στα πτυσσόμενα καθίσματα. Όταν οι περιοχές προσκρούσεως των καθισμάτων,των προσκεφάλων και των υποστηριγμάτων αυτών έχουν τμήματα καλυμμένα δι'ενός υλικού σκληρότητος μικρότερης των 50 shore A, οι ανωτέρω προδιαγραφές,εκτός εκείνων που είναι σχετικές με την απορρόφηση της ενεργείας σύμφωνα προς το παράρτημα III,δεν εφαρμόζονται παρά μόνο στα άκαμπτα τμήματα.

5.8. Άλλοι μη αναφερόμενοι εξοπλισμοί

5.8.1. Οι προδιαγραφές του σημείου 5 εφαρμόζονται στους μη μνημονευόμενους στα προηγούμενα σημεία εξοπλισμούς που είναι ικανοί,αναλόγως της περιοχής τοποθετήσεώς τους,να πληγούν υπό των επιβατών,σύμφωνα προς τις διάφορες διαδικασίες που προβλέπονται στα σημεία 5.1. έως 5.7.Εφόσον τα στοιχεία αυτών των εξοπλισμών τα δυνάμενα να εγγίζονται σχηματίζονται από υλικό σκληρότητος μικρότερης των 50 shore A το οποίο έχει τοποθετηθεί επί ακάμπτου υποστηρίγματος,οι σχετικές προδιαγραφές εφαρμόζονται μόνο για τα άκαμπτα υποστηρίγματα.

(6)
(7)
(8)
(9)

(1) Τα σημεία αυτά δεν υπάρχουν στον κανονισμό αριθ.21.

Συμπληρωματικό Παράρτημα του Παραρτήματος Ι.

Σημείο 2.2.:

Η περιοχή αναφοράς χαράζεται χωρίς κάτοπτρο οδηγήσεως.Η δοκιμή απορροφήσεως ενεργείας πραγματοποιείται χωρίς κάτοπτρο οδηγήσεως.Το εκκρεμές δεν πρέπει να πλήττει τη βάση στερεώσεως του κατόπτρου οδηγήσεως.

Σημεία 2.3. και 2.3.1:

Η προσδιοριζομένη από τα σημεία αυτά εξαίρεση όπισθεν του οργάνου χειρισμού διευθύνσεως ισχύει εξίσου για την περιοχή προσκρούσεως της κεφαλής του ή των εμπροσθίου(ων)επιβάτου(των).

Στην περίπτωση ρυθμιζομένων οργάνων χειρισμού διευθύνσεως,η τελικώς εξαιρουμένη περιοχή περιορίζεται στο κοινό τμήμα των εξαιρουμένων περιοχών σε κάθε θέση οδηγήσεως που δύναται να λάβει το όργανο χειρισμού διευθύνσεως.

Στην περίπτωση κατά την οποία η εκλογή μεταξύ των διαφόρων οργάνων χειρισμού διευθύνσεως είναι δυνατή,τότε η εξαιρουμένη περιοχή προσδιορίζεται με τη βοήθεια του ολιγότερο ευνοϊκού οργάνου χειρισμού διευθύνσεως που έχει τη μικρότερη διάμετρο.

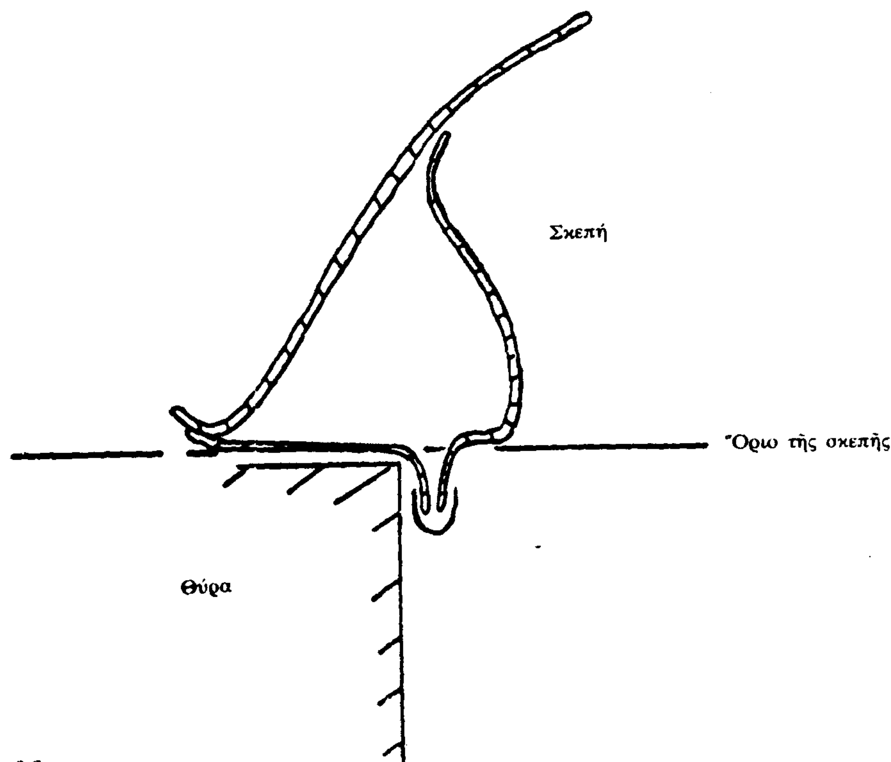
Σημείο 2.4:

Το επίπεδο του πίνακος οργάνων εκτείνεται εφ'όλου του πλάτους του χώρου επιβατών και προσδιορίζεται από τα σημεία επαφής,τα πλέον οπίσθια,μιας κατακορύφου ευθείας με την επιφάνεια του πίνακος οργάνων όταν η ευθεία μετατοπίζεται καθ'όλο το πλάτος του οχήματος.Αν ταυτοχρόνως υπάρχουν δύο ή πλέον των δύο σημεία επαφής,για τον προσδιορισμό του επιπέδου του πίνακος οργάνων,χρησιμοποιείται το κατώτερο σημείο επαφής.Στην περίπτωση κονσολών,αν δεν είναι δυνατόν να προσδιορισθεί το επίπεδο του πίνακος οργάνων δια αναφοράς στα σημεία επαφής μιας κατακορύφου ευθείας,το επίπεδο του πίνακος οργάνων είναι αυτό κατά το οποίο μια οριζόντια ευθεία κείμενη σε απόσταση 25,4 μμ υπεράνω του σημείου Η των εμπροσθίων καθισμάτων τέμνει την κονσόλα.

Σημείο 2.5:

Επί των πλευρών του οχήματος,η σκεπή αρχίζει εκ του ανωτέρου άκρου του ανοίγματος της θύρας.Στην κανονική περίπτωση,τα πλευρικά όρια της σκεπής συνίστανται από τα περιγράμματα που σχηματίζονται από τα κατώτερα άκρα (πλευρική όψη) του αμαξώματος όταν έχει ανοιχθεί η θύρα.Στην περίπτωση των παραθύρων,η πλευρική οριοθέτηση της σκεπής είναι η διαφανής συνεχής γραμμή (περίγραμμα εισχωρήσεως των πλευρικών υαλοπινάκων των παραθύρων). Στο επίπεδο των ορθοστατών,η πλευρική οριοθέτηση της σκεπής διέρχεται δια της γραμμής που ενώνει τις διαφανείς γραμμές.Ο προσδιορισμός του σημείου 2.5. ισχύει επίσης για κάθε άνοιγμα σε κλειστή θέση της σκεπής ενός οχήματος,όπως αυτό ορίζεται στα σημεία 2.7 και 2.8.

Γιά τίς μετρήσεις, τά προσανατολισμένα πρός τά κάτω χείλη πρέπει νά άγνοηθοῦν. Θεωροῦνται ὅτι ἀποτελοῦν τμῆμα τοῦ πλευρικοῦ τοιχώματος τοῦ ὀχήματος.



Σημεῖο 2.7.

Ἕνας σταθερός ὀπίσθιος ὑαλοπινακας θεωρεῖται σάν δομικό στοιχειο ἀντιστάσεως. Τά ὀχήματα μέ σταθερά ὀπίσθια παράθυρα ἐξ ἀκάμπτου ὑλικοῦ θεωροῦνται ὡς ὀχήματα μέ ἀποκαλυπτόμενη σκεπή, ὅπως ἔχουν προσδιορισθεῖ στό σημεῖο 2.8.

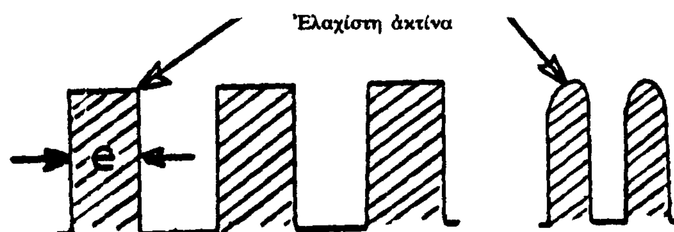
Σημεῖο 5.1.1:

Μία ἔντονη ἀκμή εἶναι μία ἀκμή ἑνός ἀκάμπτου ὑλικοῦ πού ἔχει ἀκτίνα καμπυλότητος τουλάχιστον 2,5 mm, ἐκτός τῆς περιπτώσεως προεξοχῶν μικροτέρων τῶν 3,2 mm μετρουμένων ἐκ τοῦ τοιχώματος. Σέ αὐτή τήν τελευταία περίπτωση, δέν ἀπαιτεῖται ἡ ἐλαχίστη ἀκτίνα καμπυλότητος, ἐφ' ὅσον τό ὕψος τῆς προεξοχῆς δέν εἶναι μεγαλύτερο τοῦ ἡμίσεως τοῦ πλάτους της καί τά ἄκρα της ἔχουν λειανθεῖ.

Τά δικτυωτά θεωροῦνται σύμφωνα πρός τίς ἐξειδικεύσεις, ἄν πληροῦν τίς ἐλάχιστες ἀπαιτήσεις τοῦ ἀκολούθου πίνακος.

(σέ mm)

Ἀπόσταση μεταξύ στοιχείων	Ἐπίπεδα στοιχεία		Στρογγυλεμένα στοιχεία (ἐλάχιστη ἀκτίνα)
	ἐλάχιστο e	Ἐλάχιστη ἀκτίνα	
0-10	1,5	0,25	0,50
10-15	2,0	0,33	0,75
15-20	3,0	0,50	1,25



Σημεῖο 5.1.2:

Κατά τή διάρκεια τῆς δοκιμῆς προσδιορίζεται ἄν τά τμήματα πού εὑρίσκονται ἐντός τῆς περιοχῆς προσκρούσεως καί πού χρησιμοποιοῦνται γιά τήν ἐνίσχυση δύνανται νά μετατοπισθοῦν ἤ νά ἀποτελέσουν προεξοχή, κατά τρόπο ὥστε νά αὐξάνονται οἱ κίνδυνοι γιά τούς ἐπιβάτες ἤ ἡ σοβαρότης τῶν τραυματισμῶν.

Σημεῖο 5.1.3:

Οἱ δύο ἔννοιες «ἐπίπεδο καί κατώτερο ἄκρο τοῦ πίνακος ὀργάνων» δύνανται νά εἶναι διακεκριμένες. Ἐν τούτοις, αὐτό περιλαμβάνεται στό σημεῖο 5.1 (..... ὑπεράνω τοῦ ἐπιπέδου τοῦ πίνακος

ὀργάνων...) καί, κατά συνέπεια, δεν εφαρμόζεται παρά μόνον όταν οἱ δύο ἔννοιες συγχέονται. Στήν περίπτωση πού δέν συγχέονται, δηλαδή ὅταν τό κατώτερο ἄκρο τοῦ πίνακος ὀργάνων εὑρίσκεται κάτωθεν τοῦ ἐπιπέδου τοῦ πίνακος ὀργάνων, ἁρμόζει νά ἐφαρμόζεται τό σημεῖο 5.3.2.1 σέ σχέση πρός τό σημεῖο 5.8.

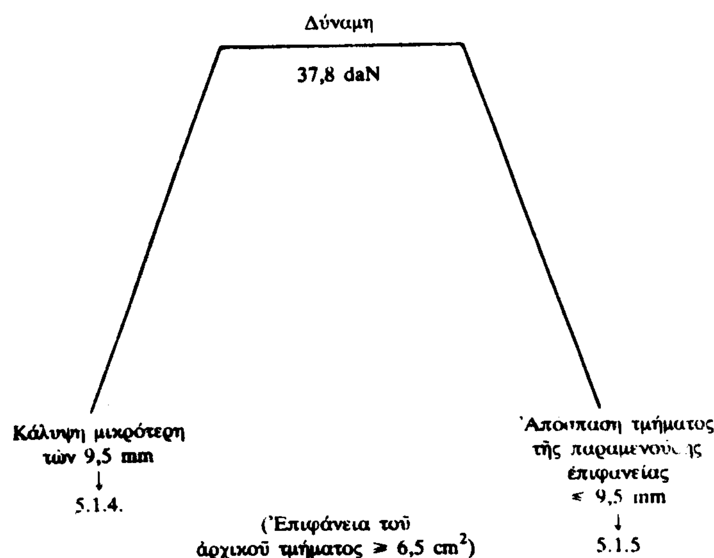
Σημεῖο 5.1.4:

Ἄν ἕνας μοχλός ἤ ἕνα κομβίο ἔχει πλάτος ἴσο ἤ ἀνώτερο τῶν 50 mm καί εὑρίσκεται ἐντός μιᾶς περιοχῆς τέτοιας ὥστε, ἄν τό πλάτος του δέν ὑπερέβαινε τά 50 mm, ἡ μεγίστη προεξοχή θά προσδιορίζετο μέ τή βοήθεια τῆς διατάξεως μετρήσεως σχήματος κεφαλῆς τοῦ παραρτήματος V σημεῖο 2, ἡ μεγίστη προεξοχή πρέπει νά προσδιορισθεῖ σύμφωνα πρός τό παράρτημα V σημεῖο 1, δηλαδή μέ τή βοήθεια μιᾶς σφαίρας διαμέτρου 165 mm καί διά προσδιορισμοῦ τῆς μεγίστης μεταβολῆς καθ' ὕψος τοῦ ἄξονα τῶν «y».

Ἡ ἐπιφάνεια τῆς ἐγκαρσίας διατομῆς πρέπει νά μετρηθεῖ ἐντός ἑνός ἐπιπέδου παραλλήλου πρός τήν ἐπιφάνεια ἐπί τῆς ὁποίας τό ἐξάρτημα ἔχει συναρμολογηθεῖ.

Σημεῖο 5.1.5:

Τά σημεῖα 5.1.4 καί 5.1.5 ἀλληλοσυμπληροῦνται. Ἡ πρώτη φράση τοῦ σημείου 5.1.5 (δηλαδή κάλυψη ἤ ἀπόσπαση ὑπό τήν ἐπίδραση μιᾶς δυνάμεως 37,8 da N) ἐφαρμόζεται καί σέ συνέχεια τό σημεῖο 5.1.4, στήν περίπτωση μιᾶς καλύψεως μέχρι μιᾶς προεξοχῆς περιλαμβανομένης μεταξύ 3,2 καί 9,5 mm ἤ, στήν περίπτωση μιᾶς ἀποσπάσεως, οἱ δύο τελευταῖες φράσεις τοῦ σημείου 5.1.5 (ἡ ἐπιφάνεια τῆς ἐγκαρσίας διατομῆς μετρεῖται πρίν νά ἐφαρμοσθεῖ ἡ δύναμη). Ἐν τούτοις, ἄν, γιά πρακτικούς λόγους, τό σημεῖο 5.1.4 πρέπει νά ἐφαρμοσθεῖ (κάλυψη μικρότερα τῶν 9,5 mm καί πλέον τῶν 3,2 mm), δύναται νά εἶναι πλέον ἁρμόζον, κατά τήν ἐπιλογή τοῦ κατασκευαστοῦ, νά ἐξακριβωθοῦν οἱ ἐξειδικεύσεις τοῦ σημείου 5.1.4 πρίν νά ἐφαρμοσθεῖ ἡ δύναμη τῶν 37,8 da N πού ἐξειδικεύεται στό σημεῖο 5.1.5.



Σημεῖο 5.1.6:

Ἐφόσον, παρουσία εὐλυγίστων ὑλικῶν, οἱ προδιαγραφές δέν ἐφαρμόζονται παρά μόνον στό ἄκαμπτο ὑποστήριγμα, ἡ προεξοχή μετρεῖται ἀρχίζοντας ἀπό τό ἄκαμπτον ὑποστήριγμα μόνον.

Ἡ σκληρότης shore μετρεῖται ἐπί δειγμάτων αὐτοῦ καθ' ἑαυτοῦ τοῦ ἀντικειμένου τῆς δοκιμῆς. Ὅταν εἶναι ἀδύνατον, ἐκ τῆς συστάσεως τοῦ ὑλικοῦ, νά πραγματοποιηθεῖ μία μέτρηση σκληρότητος σύμφωνα πρός τή διαδικασία shore A, πρέπει νά πραγματοποιηθεῖ μία ἐκτίμηση μέ τή βοήθεια συγκριτικῶν μετρήσεων.

Σημεῖο 5.2.1:

Τά πεντάλ (ποδόπληκτρα), οἱ μοχλοί τους καί οἱ μηχανισμοί περιστροφῆς τους οἱ πλέον ἐγγύς ἐξαιροῦνται, ἀλλά ὄχι τό σιδηρόφυλλο τοῦ περιβάλλοντος ὑποστηρίγματος.

Σημεῖο 5.2.2:

Τό κριτήριο διαγνώσεως, ἄν τό ὄργανο χειρισμοῦ της πεδης σταθμευσεως εἶναι δυνατόν νά ἀγγιχθεῖ, εἶναι ἡ χρήση:

— τῆς ἐξειδικευμένης στό παράρτημα II κεφαλῆς, ἄν τό ὄργανο χειρισμοῦ εἶναι τοποθετημένο ὑπεράνω ἤ στό ἐπίπεδο τοῦ πίνακος ὀργάνων (νά δοκιμασθεῖ σύμφωνα πρός τό σημεῖο 5.1 καί στό ἐσωτερικό τῆς περιοχῆς προσκρούσεως),

— τοῦ ἐξειδικευμένου στό παράρτημα VI γονάτου, ἄν τό ὄργανο χειρισμοῦ εἶναι τοποθετημένο κάτωθεν τοῦ ἐπιπέδου τοῦ πίνακος ὀργάνων (στήν περίπτωση αὐτή, ὁ μοχλός τοῦ ὀργάνου χειρισμοῦ δοκιμάζεται σύμφωνα πρός τό σημεῖο 5.3.2.3).

Σημεῖο 5.2.3:

Οἱ τεχνικές ἐξειδικεύσεις πού ὑποδεικνύονται στό σημεῖο 5.2 ἐφαρμόζονται ἐπίσης στά τραπεζίδια γιά τήν τοποθέτηση ἀντικειμένων καί στά στοιχεῖα τῶν κονσολῶν πού κεῖνται κάτωθεν τοῦ ἐπιπέδου πίνακος ὀργάνων μεταξύ τῶν ἐμπροσθίων καθισμάτων, μέ τήν προϋπόθεση ὅτι εὑρίσκονται ἔμπροσθεν τοῦ σημείου H. Ἄν ὑφίσταται μία κλειστή κοιλότης, θά ἀποτελεῖ μιά θήκη γιά γάντια, πού δέν θά ὑπόκειται στις ἐξειδικεύσεις αὐτές.

Σημεῖο 5.2.3.1:

Οἱ ἐξειδικευμένες διαστάσεις ἀναφέρονται στήν ἐπιφάνεια ὅπως παρουσιάζεται πρό τῆς προσθήκης ὑλικοῦ σκληρότητος μικροτέρας τῶν 50 shore A (βλέπε σημεῖο 5.2.4). Οἱ δοκιμές ἀπορροφήσεως ἐνεργείας πρέπει νά πραγματοποιηθοῦν μέ τό πνεῦμα τοῦ παραρτήματος III.

Σημεῖο 5.2.3.2:

Ἄν ἕνα τραπεζίδιο γιά τήν τοποθέτηση ἀντικειμένων ἀποσπᾶται ἤ σχίζεται, δέν πρέπει ἀπό τό γεγονός αὐτό νά προκύπτει καμμία ἐπικίνδυνη ἀκμή. Αὐτό ἐφαρμόζεται ὄχι μόνο γιά τό ἄκρο τοῦ τραπεζιδίου, ἀλλ' ἐπίσης καί γιά τίς ἄλλες ἀκμές τίς στρεφόμενες ἐντός τοῦ χώρου ἐπιβατῶν πρός τούς ἐπιβάτες ἐξαιτίας τῆς ἐφαρμοσθείσης δυνάμεως.

Τό πλέον ἀνθεκτικό τμῆμα τοῦ τραπεζιδίου πρέπει νά θεωρηθεῖ ὡς αὐτό τό ὁποῖο εἶναι τό πλησιέστερο ἑνός στοιχείου στερεώσεως. Ἐπίσης «νά παραμορφώνονται αἰσθητῶς» ὑποδηλοῖ ὅτι, ὑπό τήν ἐπίδραση τῆς ἐφαρμοζομένης δυνάμεως, ἡ παραμόρφωση τοῦ τραπεζιδίου, μετρουμένη ἐκ τοῦ ἀρχικοῦ σημείου ἐπαφῆς μετά τοῦ κυλίνδρου δοκιμῆς, πρέπει νά εἶναι μία πτύχωση ἤ μία παραμόρφωση ὁρατή διά γυμνοῦ ὀφθαλμοῦ. Μία ἐλαστική παραμόρφωση εἶναι ἀποδεκτή.

Ὁ κύλινδρος δοκιμῆς πρέπει νά ἔχει μῆκος τουλάχιστο 50 μμ.

Σημεῖο 5.3:

Ἡ ἔκφραση «ἄλλα τμήματα» πρέπει νά συμπεριλαμβάνει τά στοιχεῖα ὅπως τά κλεῖθρα παραθύρου, τίς ἀνώτερες ἀγκυρώσεις ζωνῶν ἀσφαλείας καί ἄλλα τμήματα εὑρισκόμενα ἐντός τοῦ χώρου πού προορίζεται γιά τούς πόδες καί πρός τήν πλευρά τῶν θυρῶν, ἐκτός ἄν τά τμήματα αὐτά ἔχουν ἐξετασθεῖ προηγουμένως ἤ ἔχουν ἐξαιρεθεῖ στό κείμενο.

Σημεῖο 5.3.2:

Ὁ κείμενος μεταξύ τοῦ ἐμπροσθίου τοιχώματος καί τοῦ πίνακος ὀργάνων χῶρος, ὑπεράνω τοῦ κατωτέρου ἄκρου τοῦ πίνακος ὀργάνων, δέν ὑπόκειται στίς προδιαγραφές τοῦ σημείου 5.3.

Σημεῖο 5.3.2.1.

Ἡ ἀκτίνα τῶν 3,2 mm ἐφαρμόζεται σέ ὅλα τά στοιχεῖα πού δύνανται νά ἔρθουν σέ ἐπαφή, τά καλυπτόμενα ἀπό τό σημεῖο 5.3, ὅταν τά θεωροῦμε σέ ὅλες τίς θέσεις χρήσεως.

Ἐξαίρεση γίνεται γιά τή θήκη γιά γάντια πού πρέπει νά ἐξετασθεῖ μόνο σέ κλειστή θέση, τίς ζῶνες ἀσφαλείας μόνο σέ προσδεδεμένη θέση, ἀλλά κάθε τμῆμα πού ἔχει σταθερή θέση συσσωρεύσεως πρέπει ἐπίσης νά πληρεῖ τήν προδιαγραφή τῆς ἀκτίνος τῶν 3,2 μμ στή θέση αὐτή.

Σημεῖο 5.3.2.2:

Ἡ ἐπιφάνεια ἀναφορᾶς προσδιορίζεται μέ τή βοήθεια τῆς διατάξεως πού περιγράφεται στό παράρτημα V σημεῖο 2, ἐφαρμοζομένης μέ μία δύναμη 2 daN. Ὅταν δέν εἶναι δυνατόν, ἡ περιγραφομένη στό παράρτημα V σημεῖο 1 μέθοδος πρέπει νά χρησιμοποιεῖται μέ μία δύναμη 2 daN.

Ὁ προσδιορισμός τῶν ἐπικινδύνων προεξοχῶν ὑπόκειται στή βούληση τῶν ὑπευθύνων γιά τίς δοκιμές ἀρχῶν.

Ἡ δύναμη τῶν 37,8 daN ἐφαρμόζεται ἀκόμη καί ὅταν ἡ ἀρχική προεξοχή εἶναι μικρότερη τῶν 35 ἤ 25 μμ ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως. Ἡ προεξοχή μετρεῖται μέ τήν ἐπιθεβλημένη φόρτιση.

Ἡ ὁριζοντία, διαμήκης, δύναμη τῶν 37,8 daN ἐφαρμόζεται κανονικά μέ τή βοήθεια ἐμβόλου μέ πεπλατυσμένο ἄκρο διαμέτρου τό πολύ 50 μμ, ἀλλά, σέ περίπτωση ἀδυναμίας, εἶναι δυνατόν νά χρησιμοποιηθεῖ μία ἄλλη ἰσοδύναμη μέθοδος, παραδείγματος χάριν ἀποσύροντας τά τμήματα πού ἀποτελοῦν ἐμπόδιο.

Σημεῖο 5.3.2.3:

Τό πλέον προεξέχον τμῆμα στήν περίπτωση ἑνός μοχλοῦ ἀλλαγῆς ταχύτητος εἶναι αὐτό τῆς χειρολαβῆς ἤ τοῦ κομβίου πού ἔρχεται γιά πρώτη φορά σέ ἐπαφή μέ ἕνα ἐγκάρσιο κατακόρυφο ἐπίπεδο πού μετατοπίζεται κατά μία ὁριζόντια διαμήκη διεύθυνση. Ἄν ἕνα τυχόν ἐκ τῶν τμημάτων ἑνός μοχλοῦ ἀλλαγῆς ταχύτητος (ἤ πέδης χειρός) ὑπερβαίνει τό ἐπίπεδο τοῦ σημείου H, ὁ μοχλός θεωρεῖται ὅτι εὑρίσκεται ἐξ ὁλοκλήρου ὑπεράνω τοῦ ἐπιπέδου τοῦ σημείου H.

Σημεῖο 5.3.4:

Ὅταν τό (τά) ὁριζόντιο (α) ἐπίπεδο (α) πού διέρχεται (ονται) ἐκ τοῦ σημείου H τῶν πλέον χαμηλῶν ἐμπροσθίων καί ὀπισθίων θέσεων δέν συμπίπτει(ουν), προσδιορίζεται ἕνα κατακόρυφο ἐπίπεδο κάθετο πρός τόν διαμήκη ἄξονα τοῦ ὀχήματος καί διερχόμενο ἀπό τό σημεῖο H τοῦ ἐμπροσθίου καθίσματος.

Ἡ ἐξαιρουμένη περιοχή θά θεωρεῖται τότε κεχωρισμένως γιά τόν ἐμπρόσθιο καί τόν ὀπίσθιο χῶρο ἐπιβατῶν, σέ σχέση πρός τό ἀντίστοιχο σημεῖο τους H καί μέχρι ἕνα κατακόρυφο ἐπίπεδο προσδιοριζόμενο ἀνωτέρω

Σημεῖο 5.3.4.1:

Τά κινητά σκιάδια πρέπει νά θεωροῦνται σέ ὅλες τις θέσεις χρήσεως. Τά πλαίσια τῶν σκιαδίων δέν θεωροῦνται ὡς ἄκαμπτα ὑποστηρίγματα (ἀναφορά στό σημεῖο 5.3.5).

Σημεῖο 5.4:

Ὅταν ἡ σκεπή ὑποβάλλεται σέ δοκιμή μετρήσεως τῶν προεξοχῶν καί τῶν τμημάτων πού δύνανται νά ἀγγιχθοῦν ἀπό μία σφαίρα διαμέτρου 165 μμ, τό ὑπόρραμμα τῆς σκεπῆς πρέπει νά ἀφαιρεθεῖ. Γιά τήν ἐκτίμηση τῶν προδιαγραφομένων ἀκτίνων καμπυλότητος, πρέπει νά ληφθοῦν ὑπόψη οἱ

ἀναλογίες καί οἱ ἰδιότητες πού χαρακτηρίζουν τά ὑλικά ὑπορράμματος τῆς σκεπῆς. Ἡ περιοχή δοκιμῆς τῆς σκεπῆς πρέπει νά ἐκτείνεται πρός τά ἐμπρός καί ὑπεράνω του ἐγκαρσίου ἐπιπέδου πού ὁριοθετεῖται ἀπό τή γραμμή ἀναφορᾶς τοῦ κορμοῦ τοῦ ἀνδρεικέλου πού εἶναι τοποθετημένο στό πλέον ὀπίσθιο κάθισμα.

Σημειο 5.4.2.1 (βλ. ἐπίσης τό σημειο 5.1.1 γιά τήν ἔννοια τῶν ἐντόνων ἀκμῶν).

Ἡ πρός τά κάτω προεξοχή πρέπει νά μετρηθεῖ κατά τήν καθετο πρός τή σκεπή, σύμφωνα πρός τό σημεῖο 1 τοῦ παραρτήματος V.

Τό πλάτος τοῦ προεξέχοντος τμήματος πρέπει νά μετρηθεῖ ὀρθογωνίως πρός τή γραμμή τῆς προεξοχῆς. Ἰδιαιτέρως οἱ ἀψίδες ἤ νευρώσεις τῆς σκεπῆς δέν πρέπει νά σχηματίζουν προεξοχή στήν ἐσωτερική ἐπιφάνεια μεγαλύτερη τῶν 19 μμ.

Σημεῖο 5.5:

Ὅλες οἱ νευρώσεις σκεπης ἐπί τῶν ἀποκαλυπτομένων σκεπῶν πρέπει νά πληροῦν τήν προδιαγραφή 5.4, ἄν δύνανται νά ἀγγιχθοῦν ἀπό μία σφαίρα διαμέτρου 165 μμ.

Σημεῖα 5.5.1.2, 5.5.1.2.1, 5.5.1.2.2:

Οἱ διατάξεις ἀνοίγματος καί χειρισμοῦ πρέπει νά πληροῦν ὅλες τίς εἰδικές συνθῆκες, ὅταν εὑρίσκονται σέ θέση ἠρεμίας καί ἡ σκεπή εἶναι κλεισμένη.

Σημειο 5.5.1.2.3:

Ἡ δύναμη τῶν 37,8 daN ἐφαρμόζεται ἀκόμη καί ἄν ἡ ἀρχική προεξοχή εἶναι 25 μμ ἤ λιγότερο. Ἡ προεξοχή μετρᾶται ἐνῶ ἐφαρμόζεται ἡ δύναμη.

Η δύναμη των 37,8 daN που εφαρμόζεται κατά τη διεύθυνση της προσκρούσεως, προσδιοριζομένης στο παράρτημα III ως της εφαπτομένης στην τροχιά της κεφαλής,εφαρμόζεται κανονικά με τη βοήθεια ενός εμβόλου με επίπεδο άκρο που δεν έχει διάμετρο πλέον των 50 μμ,αλλά,σε περίπτωση αδυναμίας,είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί μία άλλη ισοδύναμη μέθοδος,παραδείγματος χάριν αποσύροντας τα εμπόδια.

Η "θέση ηρεμίας" είναι η θέση της διατάξεως του οργάνου χειρισμού, όταν ευρίσκεται σε θέση ασφαλίσεως.

Σημεία 5.6:

Ο οπλισμός των πτυσσομένων σκεπών δεν αποτελεί αφίδιο ασφαλείας.

Σημείο 5.6.1:

Το ανώτερο τμήμα του πλαισίου του αλεξινέμου αρχίζει υπεράνω του διαφανούς περιγράμματος του αλεξινέμου.

Σημείο 5.7.1.1:

Βλ.επίσης το σημείο 5.1.1 για την έννοια των εντόνων ακμών.

Σημείο 5.7.1.2:

Στον ορισμό της περιοχής προσκρούσεως της κεφαλής επί του ερεισινώτου των εμπροσθίων καθισμάτων,κάθε δομή απαραίτητη για την υποστήριξη του ερεισινώτου πρέπει να θεωρηθεί σαν ένα στοιχείο του ερεισινώτου αυτού.

Σημείο 5.7.1.2.3:

Η πλήρωση της επενδύσεως των τμημάτων της δομής του καθίσματος έχει επίσης ως σκοπό να αποφευχθούν οι επικίνδυνες ανωμαλίες και οι έντονες ακμές οι ικανές να αυξήσουν τον κίνδυνο ή τη σοβαρότητα των τραυμάτων των επιβατών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΕΩΣ ΤΗΣ ΚΕΦΑΛΗΣ

1. Η περιοχή προσκρούσεως της κεφαλής περιλαμβάνει όλες τις άνευ υαλοπινάκων επιφάνειες του εσωτερικού ενός οχήματος οι οποίες δύνανται να έλθουν σε στατική επαφή με μία σφαιρική κεφαλή διαμέτρου 165 mm αποτελούσης τμήμα ενός οργάνου μετρήσεως, του οποίου η διάσταση υπολογιζομένη από το σημείο αρθρώσεως του ισχίου ως την κορυφή της κεφαλής, δύναται να ρυθμισθεί κατά τρόπο συνεχή μεταξύ 736 mm και 840 mm.

2. Για τον προσδιορισμό αυτό, πρέπει να εφαρμοσθεί η ακόλουθη διαδικασία ή η ισοδύναμή της γραφική.

2.1. Το σημείο αρθρώσεως της διατάξεως μετρήσεως για κάθε καθημένη στάση προβλεπομένη από τον κατασκευαστή, τοποθετείται με τον ακόλουθο τρόπο:

2.1.1. για τα δυνάμενα να ρυθμισθούν ως προς την απόσταση καθίσματα.

2.1.1.1. στο σημείο Η (βλέπε παράρτημα IV) και

2.1.1.2. σε ένα σημείο ευρισκόμενο οριζοντίως σε 127 mm έμπροσθεν του σημείου Η και σε ύψος που προκύπτει εκ της μεταβολής του ύψους του σημείου Η το οποίο αντιστοιχεί στη μετατόπιση προς το εμπρός κατά 127 mm ή σε ύψος 19 mm.

2.1.2. Για τα μη δυνάμενα να ρυθμισθούν προς την απόσταση καθίσματα, στο σημείο Η της υπό εξέταση θέσεως.

2.2. Για κάθε τιμή της διαστάσεως, μεταξύ του σημείου αρθρώσεωςκαι της κορυφής της κεφαλής, επιτρεπομένη από την διάταξη μετρήσεως συναρτήσει των εσωτερικών διαστάσεων του οχήματος προσδιορίζονται όλα τα σημεία επαφής που ευρίσκονται έμπροσθεν του σημείου Η.
Στην περίπτωση κατά την οποία η κεφαλή της διατάξεως μετρήσεως, ρυθμισμένη για την ελάχιστη απόσταση μεταξύ του σημείου αρθρώσεως και της κορυφής αυτής, υπερβαίνει το εμπρόσθιο κάθισμα λαμβανομένου ως αρχής του οπισθίου σημείου. Η δεν συγκρατείται ουδεμία τιμή για το σημείο επαφής γι'αυτή την ιδιαίτερη κατάπτευση.

2.3. Της διατάξεως δοκιμής ευρισκομένης σε κατακόρυφη στάση, προσδιορίζονται τα δυνατά σημεία επαφής με την περιστροφή της προς τα εμπρός και προς τα κάτω, με τη διαγραφή τροχιάς όλων των τάξεων στα κατακόρυφα επίπεδα μέχρι γωνία 90° εκατέρωθεν του κατακορύφου κατά μήκος του οχήματος επιπέδου που διέρχεται από το σημείο Η.

3. Τα σημεία επαφής είναι τα σημεία στα οποία εφάπτεται η κεφαλή της διατάξεως μετά των εσωτερικών τμημάτων του οχήματος. Η κίνηση προς τα κάτω περιορίζεται και από τη θέση της κεφαλής η οποία εφάπτεται σε ένα οριζόντιο επίπεδο ευρισκόμενο σε απόσταση 25,4 mm υπεράνω του σημείου Η.

Συμπληρωματικό Παράρτημα του Παραρτήματος II

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΕΩΣ ΤΗΣ ΚΕΦΑΛΗΣ

Σημείο 2.1.1.2:
Η εκλογή μεταξύ των δύο διαδικασιών προσδιορισμού του ύψους πρέπει να αφεθεί στον κατασκευαστή.

Σημείο 2.2.
Κατά τον προσδιορισμό των σημείων επαφής, το μήκος του βραχίονος της συσκευής μετρήσεως δεν μεταβάλλεται κατά τη διάρκεια μιας ορισμένης διερευνήσεως. Κάθε διερεύνηση αρχίζει σε κατακόρυφη θέση.

Σημείο 3:
Η διάσταση των 25,4μμ αντιστοιχεί στην απόσταση μεταξύ ενός οριζοντίου επιπέδου διερχομένου δια του σημείου Η και της οριζοντίου εφαπτομένης στο κατώτερο περίγραμμα της κεφαλής.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΟΚΙΜΩΝ ΤΩΝ ΙΚΑΝΩΝ ΝΑ ΑΠΟΡΡΟΦΟΥΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΥΛΙΚΩΝ

1. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΟΡΓΑΝΟ ΔΟΚΙΜΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

1.1. **Ἐγκατάσταση**

1.1.1. Τό ἐξάρτημα ἀπό ὑλικό ἱκανό νά ἀπορροφᾶ ἐνέργεια πρέπει νά τοποθετηθεῖ καί δοκιμασθεῖ ἐπί τοῦ δομικοῦ στοιχείου στηρίξεως ἐπί τοῦ ὁποίου εἶναι ἐγκαταστημένο (ὅταν τό ἐξάρτημα τοῦτο εὑρίσκεται) στό ὄχημα. Εἶναι προτιμότερο νά πραγματοποιηθεῖ ἡ δοκιμή ἀπ' εὐθείας ἐπί τοῦ πήγματος ὅταν τοῦτο εἶναι δυνατόν. Αὐτό τό δομικό στοιχεῖο ἤ τό πῆγμα, στερεώνεται καλῶς ἐπί τῆς τραπέζης δοκιμῶν κατά τρόπο ὥστε νά μή μετακινεῖται ὑπό τήν ἐπίδραση τῆς συγκρούσεως.

1.1.2. Ἐν τούτοις, κατόπιν αἰτήσεως τοῦ κατασκευαστῆ, τό ἐξάρτημα δύναται νά τοποθετηθεῖ ἐπί ἑνός σκελετοῦ πού ὑποκαθιστᾶ τήν ἐγκατάσταση ἐπί τοῦ ὀχήματος, ὑπό τόν ὅρο ὅτι τό σύνολο «ἐξάρτημα/σκελετός» ἔχει, σέ σχέση πρός τό πραγματικό σύνολο «ἐξάρτημα/δομικό στοιχεῖο ὑποστηρίγματος», τήν αὐτή γεωμετρική διάταξη, μία ἀκαμψία ὄχι μικρότερη καί μία ἱκανότητα ἀπορροφήσεως τῆς ἐνεργείας ὄχι μεγαλύτερη.

1.2. **Ὄργανο δοκιμῆς**

1.2.1. Ἀποτελεῖται ἀπό ἕνα ἐκκρεμές τοῦ ὁποίου τό κέντρο περιστροφῆς ὑποβαστάζεται ὑπό ἐνσφαίρων τριβέων (roulements a billes) καί τοῦ ὁποίου ἡ ἀνηγμένη μάζα (¹) στό κέντρο κρούσεώς του εἶναι 6,8 kg. Τό κατώτερο ἄκρο τοῦ ἐκκρεμοῦς ἀποτελεῖται ἐξ ἀκάμπτου ψευδοκεφαλῆς διαμέτρου 165 mm τῆς ὁποίας τό κέντρο ταυτίζεται μέ τό κέντρο κρούσεως τοῦ ἐκκρεμοῦς.

1.2.2. Ἡ ψευδοκεφαλή εἶναι ἐφοδιασμένη μέ δύο ἐπιταχυνσιόμετρα καί μία διάταξη μετρήσεως τῆς ταχύτητος, ἱκανά νά μετροῦν τίς τιμές κατά τή διεύθυνση τῆς προσκρούσεως.

1.3. **Σύστημα συσκευῶν καταγραφῆς**

Τό σύστημα συσκευῶν καταγραφῆς πού θά χρησιμοποιηθεῖ πρέπει νά ἐπιτρέπει τήν πραγματοποίηση τῶν μετρήσεων μέ τήν ἀκόλουθη ἀκρίβεια:

1.3.1. Ἐπιτάχυνση:

— ἀκρίβεια = ± 5 % τῆς ἀληθοῦς τιμῆς

— ἀπόκριση γιά τή συχνότητα = μέχρι 1 000 Hz

— ἐγκάρσιος εὐαισθησία = (5 % τῆς βάσεως τῆς κλίμακος.

1.3.2. Ταχύτης:

— ἀκρίβεια: ± 2.5 % τῆς ἀληθοῦς τιμῆς

— εὐαισθησία: 0.5 km/h.

(1.3.3.)

(¹) Σημείωση: Ἡ ἀνηγμένη μάζα «μ» τοῦ ἐκκρεμοῦς συνδέεται μέ τήν ὁλική μάζα τοῦ ἐκκρεμοῦς m, μέ τήν ἀπόσταση «a» μεταξύ τοῦ κέντρου κρούσεως καί τοῦ ἄξονος περιστροφῆς καί μέ τήν ἀπόσταση «l» μεταξύ τοῦ κέντρου βάρους καί τοῦ ἄξονος περιστροφῆς διά τῆς σχέσεως: $m_r = m \frac{l}{a}$

1.3.4. Καταγραφή του χρόνου:

- το σύστημα συσκευών πρέπει να επιτρέπει την καταγραφή του φαινομένου καθ'όλη τη διάρκειά του και την ανάγνωση του χιλιοστού του δευτερολέπτου.
- η έναρξη της συγκρούσεως ("topage")τη στιγμή της πρώτης επαφής της ψευδοκεφαλής επί του δοκιμαζομένου εξαρτήματος προσδιορίζεται επί των καταγραφών που χρησιμεύουν στη μελέτη των στοιχείων της δοκιμής.

1.4. Διαδικασία δοκιμής

1.4.1. Σε κάθε σημείο προσκρούσεως της προς δοκιμή επιφανείας,η διεύθυνση κρούσεως είναι αυτή που προσδιορίζεται από την εφαπτομένη στην τροχιά της κεφαλής της συσκευής μετρήσεως που ορίζεται στο παράρτημα ΙΙ.

Για τις δοκιμές των τμημάτων οι οποίες προβλέπονται στα σημεία 5.3.4.1. και 5.3.4.2 του παραρτήματος Ι δυνάμεθα να ενεργήσουμε δια επιμηκύνσεως του βραχίονος της συσκευής μετρήσεως μέχρις ότου πραγματοποιηθεί η επαφή με το θεωρούμενο στοιχείο και εντός ενός ορίου 1000 μμ μεταξύ του σημείου αρθρώσεως της συσκευής και της κορυφής της κεφαλής της.Οι προβλεπόμενες στο σημείο 5.4.2.2. αψίδες και νευρώσεις που,κατά τον τρόπο αυτό,δεν έρχονται σε επαφή,υπόκεινται πάντως στις προδιαγραφές του σημείου 5.4.2.1 του παραρτήματος Ι,εκτός της προδιαγραφής της σχετικής προς το ύψος της προεξοχής.

1.4.2. Όταν η γωνία μεταξύ της διευθύνσεως κρούσεως και της καθέτου επί της επιφανείας στα σημεία κρούσεως είναι μικρότερη ή ίση προς 5^{o},η δοκιμή πραγματοποιείται κατά τρόπο ώστε η εφαπτομένη στην τροχιά του κέντρου κρούσεως του εκκρεμούς να συμπίπτει με την καθοριζόμενη στο σημείο 1.4.1 διεύθυνση.Η ψευδοκεφαλή πρέπει να συγκρουσθεί με το υπό δοκιμή στοιχείο με ταχύτητα 24,1 km/h.

Η ταχύτης αυτή πραγματοποιείται είτε δι'απλής ενεργείας προωθήσεως, είτε δια της χρησιμοποιήσεως μίας πρόσθετης διατάξεως προωθήσεως.

1.4.3. Όταν η γωνία μεταξύ της διευθύνσεως κρούσεως και της καθέτου επί της επιφανείας στο σημείο προσκρούσεως είναι μεγαλύτερη των 5^{o},η δοκιμή δύναται να πραγματοποιηθεί κατά τρόπο ώστε η εφαπτομένη στην τροχιά του κέντρου κρούσεως του εκκρεμούς να συμπίπτει με την κάθετο στο σημειο κρούσεως.Κατά συνέπεια η τιμή της ταχύτητος δοκιμής μειώνεται στην τιμή της καθέτου επί της επιφανείας συνιστώσης της προδιαγραφομένης στο σημείο 1.4.2 ταχύτητος.

2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Στις πραγματοποιούμενες δοκιμές συμφώνως προς τους τρόπους που υποδεικνύονται ανωτέρωμη επιβράδυνση της ψευδοκεφαλής,δεν πρέπει να υπερβαίνει το 80 g συνεχώς περισσότερο των 3 χιλιοστών του δευτερολέπτου.Η τιμή της επιβραδύνσεως προς συγκράτηση είναι η μέση ενδεικνυομένη υπό των δύο επιβραδυνσιομέτρων.

3. ΙΣΟΔΥΝΑΜΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

3.1. Είναι αποδεκτές ισοδύναμες διαδικασίες δοκιμών,υπό την προϋπόθεση ότι είναι δυνατόν να επιτευχθούν τα,στο σημείο 2,απαιτούμενα αποτελέσματα.

3.2. Εναπόκειται στο πρόσωπο το οποίο χρησιμοποιεί μέθοδο διάφορη της περιγραφομένης στο σημείο Ι να αποδείξει την ισοδυναμία.

Συμπληρωματικό στο Παράρτημα ΙΙΙ

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ ΤΩΝ ΙΚΑΝΩΝ ΝΑ ΑΠΟΡΡΟΦΗΣΟΥΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΥΛΙΚΩΝ

Σημείο 1.4:

Όσον αφορά στη θραύση ενός τυχόντος στοιχείου κατά τη διάρκεια της δοκιμής απορροφήσεως ενεργείας,βλ.παρατήρηση στο παράρτημα Ι σημείο 5.1.2.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΚΟΛΟΥΘΗΘΕΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ Η ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΣ ΓΩΝΙΑΣ ΚΛΙΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΡΕΙΣΙΝΩΤΩΝ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗ ΤΗΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΘΕΣΕΩΣ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ R ΚΑΙ Η ΚΑΙ ΤΟΥ ΛΟΓΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΣ ΓΩΝΙΑΣ ΚΛΙΣΕΩΣ ΤΟΥ ΕΡΕΙΣΙΝΩΤΟΥ

1. ΟΡΙΣΜΟΙ

1.1. **Σημείο Η**

Ὡς «σημεῖο Η», τό ὁποῖο χαρακτηρίζει τή θέση ἐντός τοῦ χώρου ἐπιβατῶν ἑνός καθημένου ἐπιβάτου, νοεῖται τό ἴχνος, ἐπί ἑνός διαμήκους κατακορύφου ἐπιπέδου, τοῦ θεωρητικοῦ ἄξονα περιστροφῆς τοῦ ὑπάρχοντος μεταξύ τῶν μηρῶν καί τοῦ θώρακος ἑνός ἀνθρωπίνου σώματος ἀναπαρισταμένου ὑπό τοῦ περιγραφομένου στό σημεῖο 3 ἀνδρεικέλου.

1.2. **Σημεῖο R ἤ σημεῖο ἀναφορᾶς καθημένης θέσεως**

Ὡς «σημεῖο R» ἤ «σημεῖο ἀναφορᾶς καθημένης θέσεως», νοεῖται τό ὑποδεικνυόμενο ἀπό τόν κατασκευαστή σημεῖο ἀναφορᾶς, πού:

1.2.1. ἔχει συντεταγμένες πού ὁρίζονται σέ σχέση πρός τή δομή τοῦ ὀχήματος·

1.2.2. ἀντιστοιχεῖ στή θεωρητική θέση τοῦ σημείου περιστροφῆς κορμοῦ/μηρῶν (σημεῖο Η) γιά τήν πλέον χαμηλή καί πλέον ὀπισθία θέση ὁδηγήσεως ἤ κανονικῆς χρήσεως πού ὑποδεικνύεται ἀπό τόν κατασκευαστή τοῦ ὀχήματος γιά κάθε μία τῶν καθημένων θέσεων πού προβλέπονται ὑπ' αὐτοῦ.

1.3. **Γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου**

Ὡς «γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου» νοεῖται ἡ κλίση τοῦ ἐρεισινώτου σέ σχέση πρός τήν κατακόρυφο.

1.4. **Πραγματική γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου**

Ὡς «πραγματική γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου» νοεῖται ἡ γωνία πού σχηματίζεται ἀπό τήν κατακόρυφη πού διέρχεται ἀπό τοῦ σημείου Η καί τή γραμμή ἀναφορᾶς τοῦ κορμοῦ τοῦ ἀνθρωπίνου σώματος πού ἀναπαρίσταται ἀπό τό περιγραφόμενο στό σημεῖο 3 ἀνδρείκελο.

1.5. **Προβλεπομένη γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου**

Μέ τήν ἔκφραση «προβλεπομένη γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου» νοεῖται ἡ προβλεπομένη ἀπό τόν κατασκευαστή τοῦ ὀχήματος γωνία πού:

1.5.1. προσδιορίζει τή γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου γιά τήν πλέον χαμηλή καί πλέον ὀπισθία θέση ὁδηγήσεως ἤ κανονικῆς χρήσεως πού ὑποδεικνύεται ἀπό τον κατασκευαστή τοῦ ὀχήματος γιά κάθε μία τῶν καθημένων θέσεων πού προβλέπονται ἀπό αὐτόν·

1.5.2. σχηματίζεται στό σημεῖο R ἀπό τήν κατακόρυφο καί τή γραμμή ἀναφορᾶς τοῦ κορμοῦ· καί

1.5.3. ἀντιστοιχεῖ θεωρητικά στήν πραγματική γωνία κλίσεως.

2. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ Η ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΩΝ ΓΩΝΙΩΝ ΚΛΙΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΡΕΙΣΙΝΩΤΩΝ

2.1 Προσδιορίζεται ἕνα σημεῖο Η καί μία πραγματική γωνία κλίσεως τῆς πλάτης γιά κάθε καθημένη θέση πού προβλέπεται ἀπό τόν κατασκευαστή τοῦ ὀχήματος. Ὅταν οἱ καθήμενες θέσεις τῆς αὐτῆς σειρᾶς δύνανται νά θεωρηθοῦν ὡς παρόμοιες (πάγκος-ἑνιαῖο κάθισμα γιά πλείονα πρόσωπα, ταυτόσημα καθίσματα, κλπ.) προσδιορίζεται μόνο ἕνα σημεῖο Η καί μία μόνο πραγματική γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου ἀνά σειρά καθισμάτων, μέ τήν τοποθέτηση τοῦ περιγραφομένου στό σημεῖο 3 ἀνδρεικέλου σέ μία θέση πού θεωρεῖται ὡς ἀντιπροσωπευτική τῆς σειρᾶς τῶν καθισμάτων. Ἡ θέση αὐτή εἶναι:

2.1.1. γιά τήν ἐμπρόσθια σειρά, ἡ θέση τοῦ ὁδηγοῦ·

2.1.2. γιά τήν (τίς) ὀπίσθια(ες) σειρές, μία ἐξωτερική θέση.

2.2. Γιά κάθε προσδιορισμό τοῦ σημείου Η καί τῆς πραγματικης γωνίας κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου, τό θεωρούμενο κάθισμα τοποθετεῖται στήν πλέον χαμηλή καί πλέον ὀπισθία θέση ὁδηγήσεως ἤ κανονικῆς χρήσεως πού προβλέπεται ἀπό τόν κατασκευαστή τοῦ ὀχήματος γιά τό κάθισμα αὐτό. Τό ἐρεισίνωτο, ἄν ἡ κλίση του εἶναι ρυθμιζομένη, σταθεροποιεῖται ὅπως ἐξειδικεύεται ἀπό τόν κατασκευαστή ἤ, ἐλλείψει ἐξειδικεύσεως, κατά τέτοιο τρόπο ὥστε ἡ πραγματική γωνία κλίσεως νά ἔχει τιμή ὅσον τό δυνατόν πλησιέστερη πρός 25°.

3. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΝΔΡΕΙΚΕΛΟΥ

3.1. Χρησιμοποιεῖται ἕνα τρισδιάστατο ἀνδρείκελο τοῦ ὁποίου ἡ μάζα καί τό περίγραμμα εἶναι αὐτά ἑνός ἐνήλικος μεσαίου ἀναστήματος. Τό ἀνδρείκελο αὐτό παρουσιάζεται στίς εἰκόνες 1 καί 2 τοῦ συμπληρωματικοῦ τοῦ παρόντος παραρτήματος.

3.2. Τό ἀνδρείκελο αὐτό φέρει:

3.2.1. δύο στοιχεῖα πού ὑποκαθιστοῦν, τό ἕνα τήν πλάτη καί τό ἄλλο τό καθήμενο τμῆμα τοῦ σώματος, ἀρθρωμένα κατά ἕνα ἄξονα πού ἀντιπροσωπεύει τόν ἄξονα περιστροφῆς μεταξύ τοῦ κορμοῦ καί τῶν μηρῶν. Τό ἴχνος τοῦ ἄξονα αὐτοῦ ἐπί τοῦ κατακορύφου διαμήκους στό μέσο τῆς καθημένης θέσεως ἐπιπέδου προσδιορίζει τό σημεῖο Η·

3.2.2. δύο στοιχεῖα πού ὑποκαθιστοῦν, τό ἕνα τήν πλάτη καί τό ἄλλο τό καθήμενο τμῆμα τοῦ σώματος, ἀρθρωμένα κατά ἕναν ἄξονα πού ἀντιπροσωπεύει τόν ἄξονα περιστροφῆς μεταξύ

3.2.3. δύο στοιχεῖα πού ὑποκαθιστοῦν τούς πόδες, συνδεδεμένα πρός τίς κνῆμες δι' ἀρθρώσεων πού ὑποκαθιστοῦν τούς ἀστραγάλους.

3.2.4. Ἐξάλλου, τό ὑποκαθιστόν τό καθήμενο τμῆμα τοῦ σώματος στοιχεῖο εἶναι ἐφοδιασμένο μέ μία στάθμη πού ἐπιτρέπει τόν ἔλεγχο τοῦ προσανατολισμοῦ του κατά τήν ἐγκαρσία διεύθυνση.

3.3. Μάζες βάρους πού ἀναπαριστοῦν τήν μάζα κάθε στοιχείου τοῦ σώματος εὑρίσκονται στά κατάλληλα σημεῖα πού ἀποτελοῦν τά ἀντίστοιχα κέντρα βάρους, γιά νά ἐπιτευχθεῖ μιά ὁλική μάζα τοῦ ἀνδρεικέλου 75 kg±1%. Λεπτομερῶς οἱ διάφορες μάζες δίνονται στόν πίνακα τῆς εἰκόνας 2 τοῦ συμπληρωματικοῦ τοῦ παρόντος παραρτήματος.

3.4. Ἡ γραμμή ἀναφορᾶς τοῦ κορμοῦ τοῦ ἀνδρεικέλου παρίσταται μέ μία εὐθεία διερχομένη ἀπό τό σημεῖο ἀρθρώσεως τοῦ μηροῦ μέ τόν κορμό καί τό σημεῖο θεωρητικῆς ἀρθρώσεως τοῦ αὐχένα ἐπί τοῦ θώρακα (βλ. εἰκόνα 1 τοῦ συμπληρωματικοῦ παραρτήματος στό παρόν παράρτημα).

4. ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΔΡΕΙΚΕΛΟΥ

Ἡ τοποθέτηση τοῦ τρισδιαστάτου ἀνδρεικέλου πραγματοποιεῖται με τόν ἀκόλουθο τρόπο:

4.1. τό ὄχημα τοποθετεῖται ἐπί ἑνός ὁριζοντίου ἐπιπέδου καί ρυθμίζονται τά καθίσματα ὅπως ὑποδεικνύεται στό σημεῖο 2.2·

4.2. τό πρός δοκιμή κάθισμα καλύπτεται ἀπό ἕνα ὕφασμα προοριζόμενο νά διευκολύνει τήν ὀρθή τοποθέτηση τοῦ ἀνδρεικέλου·

4.3. τό ἀνδρείκελο τοποθετεῖται καθήμενο ἐπί τοῦ θεωρουμένου καθίσματος ἔχοντας τόν ἄξονα ἀρθρώσεώς του κάθετο στό διάμηκες στό μέσο τοῦ ὀχήματος ἐπίπεδο·

4.4. οἱ πόδες τοῦ ἀνδρεικέλου τοποθετοῦνται κατά τόν ἀκόλουθο τρόπο:

4.4.1. γιά τά ἐμπρόσθια καθίσματα, κατά τέτοιο τρόπο ὥστε ἡ ἐπιτρέπουσα τόν ἔλεγχο κλίσεως τοῦ καθημένου τμήματος τοῦ σώματος στάθμη κατά τήν ἐγκαρσία διεύθυνση νά ἐπανέλθει στήν ὁριζόντιο·

4.4.2. γιά τά ὀπίσθια καθίσματα, οἱ πόδες διευθετοῦνται κατά τρόπο ὥστε νά εὑρίσκονται, ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ, σέ ἐπαφή μέ τά ἐμπρόσθια καθίσματα. Ἄν λοιπόν οἱ πόδες ἀναπαύονται ἐπί τῶν τμημάτων τοῦ δαπέδου διαφορετικοῦ ἐπιπέδου, ὁ πούς πού φθάνει τό πρῶτο σέ ἐπαφή μέ τό ἐμπρόσθιο κάθισμα χρησιμεύει ὡς ἀναφορά καί ὁ ἄλλος πούς διευθετεῖται κατά τρόπον ὥστε ἡ στάθμη πού ἐλέγχει τήν ἐγκαρσία κλίση τοῦ καθημένου τμήματος τοῦ σωματος νά ἐπανέλθει στήν ὁριζόντιο·

4.4.3. ἄν προσδιορίζεται τό σημεῖο Η σέ ἕνα ἐνδιάμεσο καθισμα, οἱ πόδες τοποθετοῦνται ἑκατέρωθεν τῆς προεξοχῆς τοῦ μέσου τοῦ δαπέδου.

4.5. Οἱ μάζες βάρους τοποθετοῦνται ἐπί τῶν κνημῶν, ἐπαναφέρεται στήν ὁριζόντιο ἡ ἐγκαρσία στάθμη τοῦ καθημένου τμήματος τοῦ σώματος καί τοποθετοῦνται οἱ μάζες βάρους τῶν μηρῶν ἐπί τοῦ στοιχείου πού ἀντιπροσωπεύει τό καθήμενο τμῆμα τοῦ σώματος

4.6. τό ἀνδρείκελο ἀπομακρύνεται ἀπό τό ἐρεισίνωτο τοῦ καθίσματος μέ τή χρησιμοποίηση τῆς ράβδου ἀρθρώσεως τῶν γονάτων καί ἡ πλάτη ἐπαναφέρεται πρός τά ἐμπρός. Το ἀνδρείκελο ἐπανατοποθετεῖται ἐπί τοῦ καθίσματος, ἐπιβάλλεται ὀλίσθηση πρός τά [illegible] καθήμενου τμήματος μέχρις ὅτου αὐτό συναντήσει ἀντίσταση, στή συνέχεια, ἡ πλάτη ανα[illegible]ται ἐκ νέου πρός τά ὀπίσω πρός τό ἐρεισίνωτο τοῦ καθίσματος·

4.7. μία δύναμη ὁριζοντία 10±1 daN ἐφαρμόζεται δύο φορές ἐπί τοῦ ἀνδρεικέλου. Ἡ διεύθυνση καί τό σημεῖο ἐφαρμογῆς τῆς δυνάμεως παρίστανται μέ ἕνα μαυρο βέλος στήν [illegible]κονα 2 τοῦ συμπληρωματικοῦ παραρτήματος·

4.8. οἱ μάζες βάρους τοῦ καθημένου τμήματος τοποθετοῦνται ἐπί τοῦ ἀριστεροῦ καί δεξιοῦ πλευροῦ, στή συνέχεια τοποθετοῦνται οἱ μάζες βάρους τῆς πλάτης. Ἡ ἐγκαρσία στάθμη τοῦ ἀνδρεικέλου διατηρεῖται στήν ὁριζόντιο·

4.9. διατηρώντας τήν ἐγκαρσία στάθμη τοῦ ἀνδρεικέλου στήν ὁριζόντιο, ἐπαναφέρεται ἡ πλάτη πρός τά ἐμπρός μέχρις ὅτου οἱ μάζες βάρους τῆς πλάτης εὑρεθοῦν πάνω ἀπό τό σημεῖο Η, κατά τρόπο ὥστε νά ἐκμηδενισθεῖ κάθε τριβή ἐπί τοῦ ἐρεισινώτου τοῦ καθίσματος·

4.10. ἡ πλάτη ἐπαναφέρεται προσεκτικῶς πρός τά ὀπίσω κατά τρόπο ὥστε νά ὁλοκληρωθεῖ ἡ τοποθέτηση. Ἡ ἐγκαρσία στάθμη τοῦ ἀνδρεικέλου πρέπει νά εἶναι ὁριζοντία. Σέ ἀντίθετη περίπτωση ἡ διαδικασία πραγματοποιεῖται ἐκ νέου ὅπως ἀναφέρεται ἀνωτέρω.

5. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

5.1. Ἐνῶ τό ἀνδρείκελο εἶναι τοποθετημένο σύμφωνα μέ τό σημεῖο 4, τό θεωρούμενο σημεῖο Η τοῦ καθίσματος καί ἡ πραγματική γωνία κλίσεως του ἐρεισινώτου συνίστανται ἀπό τό σημεῖο Η καί τή γωνία κλίσεως τῆς γραμμῆς ἀναφορᾶς τοῦ κορμοῦ τοῦ ἀνδρεικέλου.

5.2. Οἱ συντεταγμένες τοῦ σημείου Η σέ σχέση πρός τρία ἐπίπεδα ἀντιστοίχως κάθετα καί τήν πραγματική γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου μετρῶνται γιά νά συγκριθοῦν πρός τά παρεχόμενα δεδομένα ἀπό τόν κατασκευαστή τοῦ ὀχήματος.

6. ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗ ΤΗΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΘΕΣΕΩΣ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ R ΚΑΙ Η ΚΑΙ ΤΟΥ ΛΟΓΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗΣ ΓΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΣ ΓΩΝΙΑΣ ΚΛΙΣΕΩΣ ΤΟΥ ΕΡΕΙΣΙΝΩΤΟΥ

6.1. Τά ἀποτελέσματα τῶν πραγματοποιηθεισῶν σύμφωνα μέ τό σημεῖο 5.2 μετρήσεων γιά τό σημεῖο Η καί τήν πραγματική γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου πρέπει νά συγκριθοῦν πρός τίς συντεταγμένες τοῦ σημείου R καί πρός τήν προβλεπομένη γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου πού ὑποδεικνύονται ἀπό τόν κατασκευαστή τοῦ ὀχήματος.

6.2. Ἡ ἐξακρίβωση τῆς σχετικῆς θέσεως τῶν σημείων R καί Η καί τοῦ λόγου μεταξύ τῆς προβλεπομένης γωνίας καί τῆς πραγματικῆς γωνίας κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου θεωρεῖται ὡς ἱκανοποιητική γιά τήν θεωρουμένη καθημένη θέση ἄν τό σημεῖο Η, ὅπως αὐτό ὁρίζεται ἀπό τίς συντεταγμένες του, εὑρίσκεται ἐντός ἑνός διαμήκους ὀρθογωνίου μέ κέντρο R, τοῦ ὁποίου οἱ ὁριζόντιες καί οἱ κατακόρυφες πλευρές ἔχουν ἀντιστοίχως μήκη 30 μμ καί 20 μμ καί ἐάν ἡ πραγματική γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου δέν διαφέρει πλέον τῶν 3° τῆς προβλεπομένης γωνίας κλίσεως.

6.2.1. Ἄν πληροῦνται οἱ συνθῆκες αὐτές, τό σημεῖο R καί ἡ προβλεπομένη γωνία κλίσεως χρησιμοποιοῦνται γιά τή δοκιμή καί, ἄν εἶναι ἀπαραίτητο, ἡ θέση τοῦ ἀνδρεικέλου διορθοῦται ὥστε τό σημεῖο Η νά συμπίπτει μέ τό σημεῖο R καί ἡ πραγματική γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου νά συμπίπτει μέ τήν προβλεπομένη γωνία.

6.3. Ἄν τό σημεῖο Η ἤ ἡ πραγματική γωνία κλίσεως δέν ἱκανοποιεῖ τίς προδιαγραφές τοῦ σημείου 6.2, πραγματοποιοῦνται δύο ἄλλοι προσδιορισμοί τοῦ σημείου Η ἤ τῆς πραγματικῆς γωνίας κλίσεως (τρεῖς προσδιορισμοί συνολικά). Ἄν τά ἐπιτυγχανόμενα ἀποτελέσματα κατά τή διάρκεια δύο ἐξ αὐτῶν τῶν τριῶν προσδιορισμῶν πληροῦν τίς προδιαγραφές, τό ἀποτέλεσμα τῆς δοκιμῆς θεωρεῖται ἱκανοποιητικό.

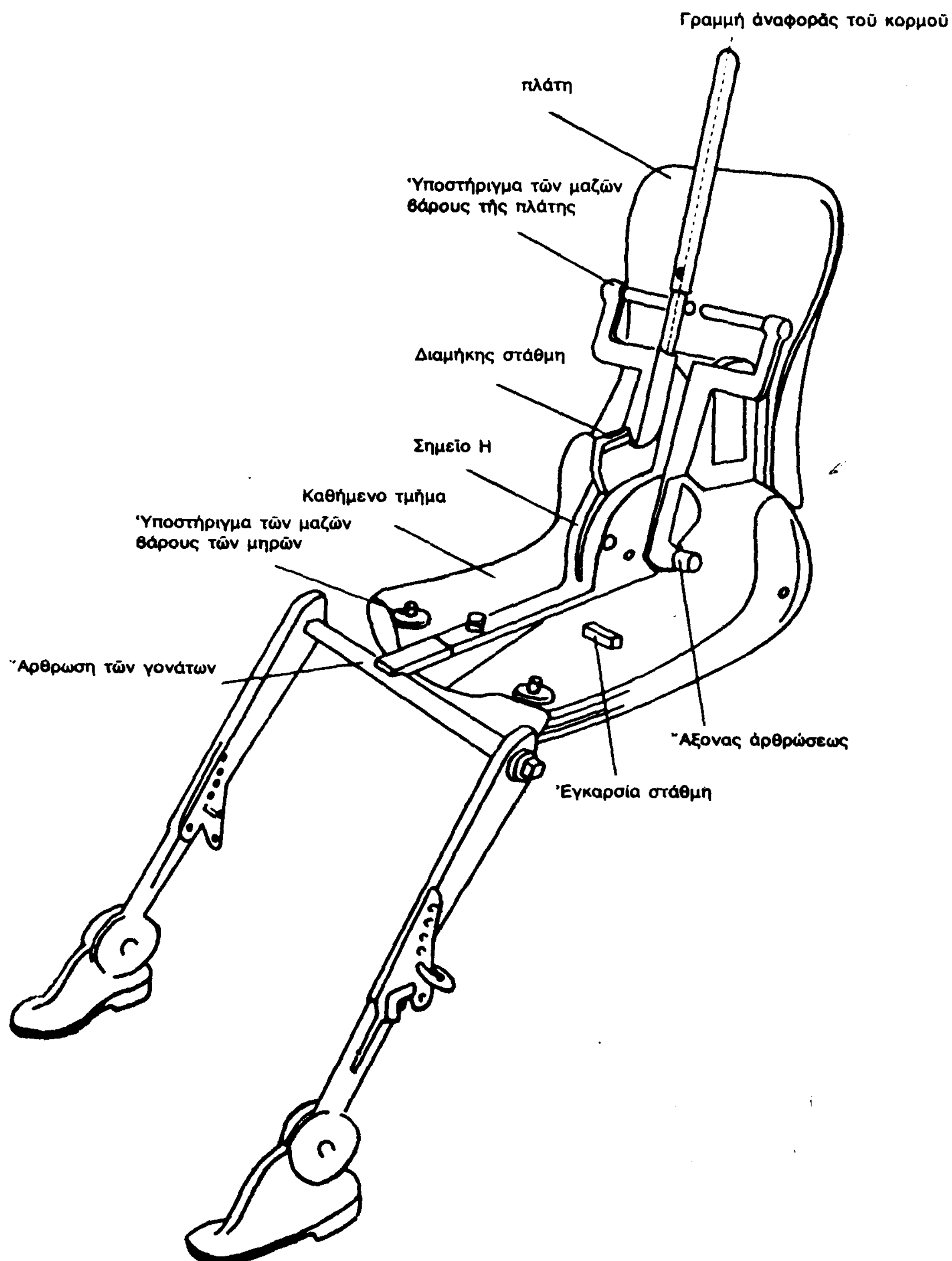
6.4. Ἄν τά ἀποτελέσματα τῶν δύο τουλάχιστον ἐκ τῶν τριῶν προσδιορισμῶν δέν πληροῦν τίς προδιαγραφές τοῦ σημείου 6.2, τό ἀποτέλεσμα τῆς δοκιμῆς θεωρεῖται μή ἱκανοποιητικό.

6.5. Ἄν ὑφίσταται ἡ περιγραφομένη στό σημεῖο 6.4 κατάσταση, ἤ ἄν ἡ ἐξακρίβωση δέν δύναται νά πραγματοποιηθεῖ διότι ὁ κατασκευαστής δέν παρέχει πληροφορίες γιά τή θέση του σημείου R ἤ γιά τήν προβλεπομένη γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου, ἡ μέση τιμή των ἀποτελεσμάτων τῶν τριῶν προσδιορισμῶν δύναται νά χρησιμοποιηθεῖ καί νά θεωρηθεῖ ἐφαρμόσιμη σέ ὅλες τίς περιπτώσεις κατά τίς ὁποῖες τό σημεῖο R ἤ ἡ προβλεπομένη γωνία κλίσεως τῆς πλάτης ἀναφέρεται στήν παρούσα ὁδηγία.

6.6. Γιά τήν ἐξακρίβωση ἐπί ἑνός ὀχήματος σειρᾶς τῆς σχετικῆς θέσεως τῶν σημείων R καί Η και τοῦ λόγου μεταξύ τῆς προβλεπομένης γωνίας καί τῆς πραγματικῆς γωνίας κλισεως τοῦ ἐρεισινώτου, τό ἀναφερόμενο στό σημεῖο 6.2 ὀρθογώνιο ἀντικαθίσταται ἀπό ἕνα τετράγωνο πλευρᾶς 50 μμ καί ἡ πραγματική γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου δέν πρέπει νά διαφέρει πλέον τῶν 5° ἐπί πλέον ἤ ὀλιγότερο τῆς προβλεπομένης γωνίας κλίσεως

Συμπληρωματικό παράρτημα

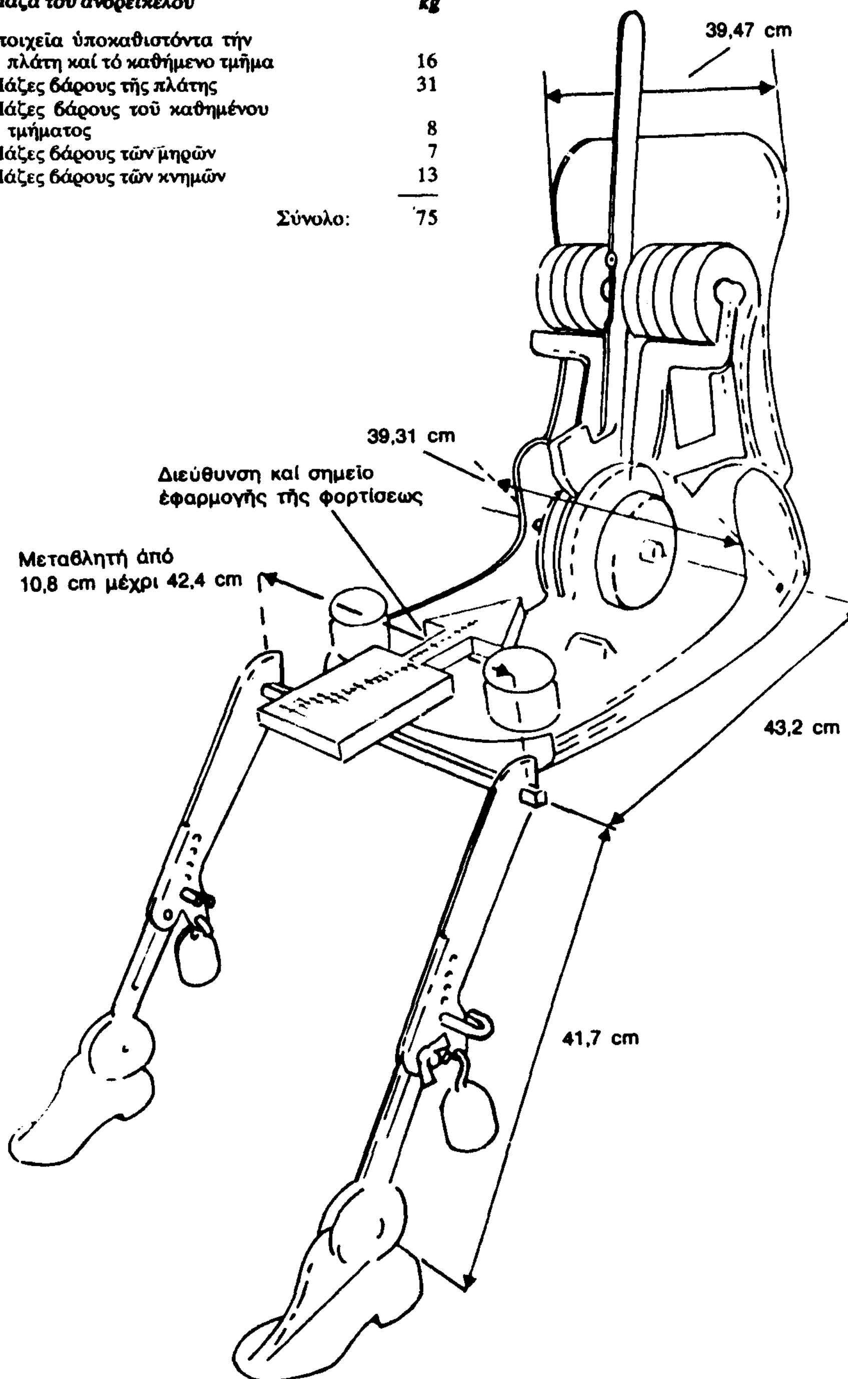
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΣΥΝΘΕΤΟΥΝ ΤΟ ΤΡΙΣΔΙΑΣΤΑΤΟ ΑΝΔΡΕΙΚΕΛΟ



Εἰκόνα 1

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΜΑΖΑ ΤΟΥ ΑΝΔΡΕΙΚΕΛΟΥ

Μάζα τοῦ ἀνδρεικέλου	*kg*
Στοιχεῖα ὑποκαθιστόντα τήν πλάτη καί τό καθήμενο τμῆμα	16
Μάζες βάρους τῆς πλάτης	31
Μάζες βάρους τοῦ καθημένου τμήματος	8
Μάζες βάρους τῶν μηρῶν	7
Μάζες βάρους τῶν κνημῶν	13
Σύνολο:	75



Εἰκόνα 2

Συμπληρωματικό στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΚΟΛΟΥΘΗΘΕΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ Η ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΣ ΓΩΝΙΑΣ ΚΛΙΣΕΩΣ ΤΟΥ ΕΡΕΙΣΙΝΩΤΟΥ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗ ΤΗΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΘΕΣΕΩΣ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ R ΚΑΙ Η ΚΑΙ ΤΟΥ ΛΟΓΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΣ ΓΩΝΙΑΣ ΚΛΙΣΕΩΣ ΤΟΥ ΕΡΕΙΣΙΝΩΤΟΥ

Σημείο 4:

Για τον προσδιορισμό του σημείου Η ενός καθίσματος,τα άλλα καθίσματα είναι δυνατόν να αφαιρεθούν αν είναι αναγκαίο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V
ΜΕΘΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΠΡΟΕΞΟΧΩΝ

1. Για τον προσδιορισμό της προεξοχής ενός στοιχείου σε σχέση προς την πινακίδα επί της οποίας φέρεται,μία σφαίρα διαμέτρου 165 μμ μετατοπίζεται,διατηρουμένη σε επαφή με το θεωρούμενο στοιχείο και λαμβάνοντας ως αρχή την πρώτη θέση επαφής με το θεωρούμενο στοιχείο.Η τιμή της προεξοχής είναι η μεγαλύτερη μεταξύ των δυνατών μεταβολών "y"της συντεταγμένης του κέντρου της σφαίρας κατά μία διεύθυνση κάθετο επί την πινακίδα.

Όταν οι πινακίδες,στοιχεία κλπ.καλύπτονται από υλικό σκληρότητος μικροτέρας των 50 shore A,η διαδικασία προσδιορισμού των προεξοχών που περιγράφεται ανωτέρω δεν πρέπει να εφαρμοσθεί παρά μόνο μετά την αφαίρεση των εν λόγω υλικών.

2. Η τιμή της παρουσιαζομένης προεξοχής υπό των κομβίων,μοχλιδίων κλπ. των κειμένων εντός της περιοχής αναφοράς,μετρείται με τη βοήθεια του ακολούθου μηχανισμού και της διαδικασίας δοκιμής.

2.1. Μηχανισμός

2.1.1. Ο μηχανισμός μετρήσεως αποτελείται από μία ημισφαιρική ψευδοκεφαλή διαμέτρου 165 mm εντός της οποίας ευρίσκεται ένα ολισθαίνον έμβολο διαμέτρου 50.

2.1.2. Οι σχετικές θέσεις της επιπέδου εμπροσθίας του εμβόλου και του άκρου της ψευδοκεφαλής μεταφέρονται επί βαθμολογημένης κλίμακος επί της οποίας ένας κινητός δείκτης διατηρεί τη μεγίστη πραγματοποιουμένη μέτρηση όταν ο μηχανισμός αυτός έχει απομακρυνθεί εκ του υπό δοκιμή αντικειμένου.Η ικανότητα μετρήσεως πρέπει να είναι τουλάχιστον 30 mm .Η κλίμακα μετρήσεως πρέπει να είναι βαθμολογημένη σε ήμισυ χιλιοστομέτρου ενδεχομένως είναι δυνατόν να εμφαίνονται επ'αυτής τιμές της προεξοχής αναφοράς.

2.1.3. Διαδικασία διαβαθμίσεως του οργάνου μετρήσεως

2.1.3.1. Ο μηχανισμός στηρίζεται επί μιας επιπέδου επιφανείας κατά τρόπο ώστε ο άξονας του μηχανισμού να είναι κάθετος προς αυτή.

Ενώ η εμπροσθία επίπεδος όψη του εμβόλου είναι σε επαφή με την επιφάνεια η κλίμακα τοποθετείται στο μηδέν.

2.1.3.2. Ένα μεσόζευγμα 10 mm τοποθετείται μεταξύ της εμπροσθίου επιπέδου επιφανείας του εμβόλου και της επιφανείας στηρίξεως.Επαληθεύεται ότι ο κινητός δείκτης δεικνύει καλά την τιμή αυτή.

2.1.4. Ένα πρότυπο μηχανισμού μετρήσεως των προεξοχών παρουσιάζεται στην εικόνα 1.

2.2. Διαδικασία δοκιμής

2.2.1. Το έμβολο σύρεται προς τα οπίσω για να σχηματισθεί μια κοιλότης εντός της ψευδοκεφαλής και φέρεται ο κινητός δείκτης σε επαφή με το έμβολο.

2.2.2. Ὁ μηχανισμός ἐφαρμόζεται ἐπί τῆς προεξοχῆς πρός μέτρηση, κατά τρόπο ὥστε ἡ ψευδοκεφαλή νά εἶναι σέ ἐπαφή μέ τό μέγιστο τῆς ἐπιφανείας τοῦ περιβάλλοντος ὑλικοῦ μέ δύναμη, μή ὑπερβαίνουσα τά 2 daN.

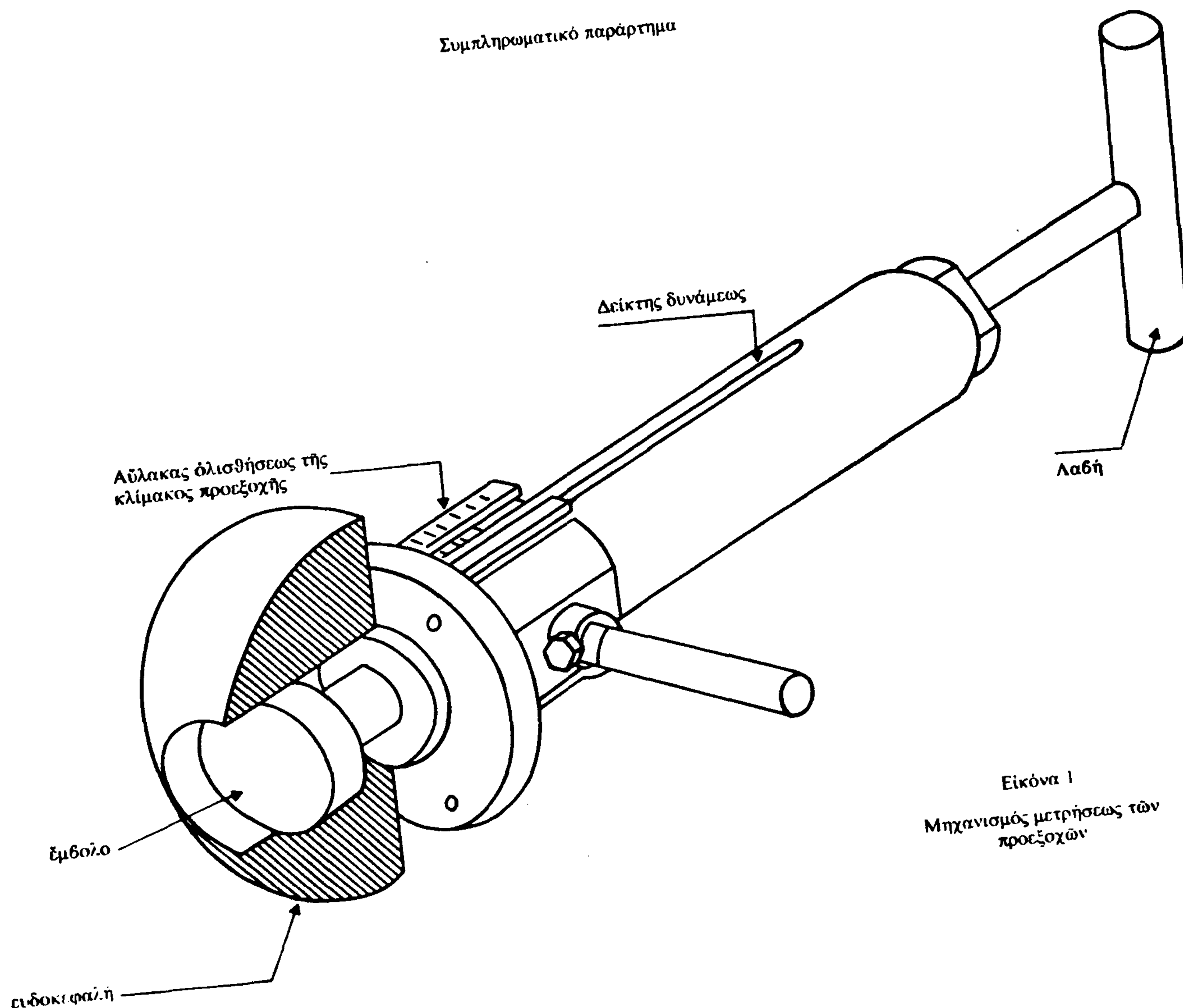
2.2.3. Τό ἔμβολο ὠθεῖται πρός τά ἐμπρός μέχρις ὅτου ἔλθει σέ ἐπαφή μέ τήν πρός μέτρηση προεξοχή. Ἐπί τῆς κλίμακος ἀναγιγνώσκεται ἡ τιμή τῆς προεξοχῆς.

2.2.4. Ἡ ψευδοκεφαλή προσανατολίζεται κατά τρόπο ὥστε νά ἐπιτευχθεῖ ἡ μεγίστη προεξοχή. Σημειώνεται ἡ τιμή τῆς προεξοχῆς αὐτῆς.

2.2.5. Ἄν δύο ἤ περισσότερα ὄργανα χειρισμοῦ εὑρίσκονται ἀρκούντως πλησίον τό ἕνα τοῦ ἄλλου, κατά τρόπο ὥστε νά εἶναι δυνατόν νά ἔρχονται ταυτόχρονα σέ ἐπαφή μέ τό ἔμβολο ἤ μέ τήν ψευδοκεφαλή, πρέπει νά ἀντιμετωπισθοῦν ὡς ἀκολούθως:

2.2.5.1. Πολλαπλά ὄργανα χειρισμοῦ τά ὁποῖα εἶναι δυνατόν νά εἰσαχθοῦν ταυτόχρονα ἐντός τῆς κοιλότητος τῆς ψευδοκεφαλῆς ἀντιμετωπίζονται σάν μία μοναδική προεξοχή.

2.2.5.2. Ὅταν ἡ κανονική δοκιμή παρεμποδίζεται ἀπό τήν ἐπαφή ἄλλων ὀργάνων χειρισμοῦ μέ τήν ψευδοκεφαλή, τά τελευταῖα αὐτά πρέπει νά ἀφαιρεθοῦν καί ἡ δοκιμή νά συνεχισθεῖ χωρίς αὐτά. Σέ συνέχεια θά ἐπανατοποθετηθοῦν καί θά δοκιμασθοῦν σύμφωνα μέ τήν καθορισθεῖσα σειρά, τῶν ὑπολοίπων ὀργάνων ἐνδεχομένως ἀφαιρουμένων πρός διευκόλυνση τῆς μετρήσεως.



Εἰκόνα 1

Μηχανισμός μετρήσεως τῶν προεξοχῶν

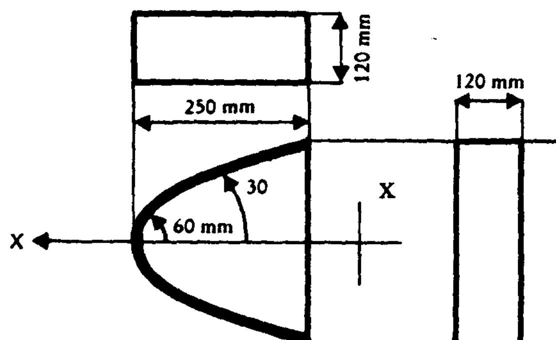
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ 5.2.1 ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ Ι

Θεωροῦνται ὡς δυνάμενα νά προσκρουσθοῦν ἀπό τά γόνατα τῶν ἐπιβατῶν τά ἐξαρτήματα (κομβία, μοχλίδια κλπ.) τά ὁποῖα δύνανται νά ἔλθουν σέ ἐπαφή μέ τό μηχανισμό καί σύμφωνα πρός τήν περιγραφομένη κατωτέρω διαδικασία.

1. Μηχανισμός

Ὁ Μηχανισμός προσδιορίζεται ἀπό τήν πλαγία ὄψη.



2. Διαδικασία

Ὁ μηχανισμός δύναται νά καταλάβει ὅλες τίς θέσεις οἱ ὁποῖες εὑρίσκονται κάτωθεν τοῦ ἐπιπέδου τοῦ πίνακος ὀργάνων καί τέτοιες ὥστε:

— τό ἐπίπεδο «ΧΧ» νά παραμένει παράλληλο πρός τό διάμηκες ἐπίπεδο στό μέσον τοῦ ὀχήματος.

— ὁ ἄξονας «Χ» νά δύναται νά λάβει κλίση ἐκ τοῦ ἑνός καί τοῦ ἄλλου μέρους τῆς ὁριζοντίου κατά μία γωνία δυναμένη νά λάβη τιμή μέχρι 30°

3. Γιά νά πραγματοποιηθεῖ ἡ δοκιμή αὐτή ἀφαιροῦνται ὅλα τά ὑλικά σκληρότητος μικρότερης τῶν 50 shore A.

Συμπληρωματικό στο Παράρτημα VI
ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ 5.2.1 ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ Ι

Πρώτη φάση:

Τα ποδοκίνητα στοιχεία χειρισμού εξομοιούνται προς τα πεντάλ(ποδόπληκτρα).

Άρθρο 5.

Η ισχύς του διατάγματος αυτού αρχίζει από της δημοσιεύσεώς του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό των Συγκοινωνιών αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση αυτού του Προεδρικού Διατάγματος.

Αθήνα, 7 Δεκεμβρίου 1983

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ — ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΓΕΡΑΣ. ΑΡΣΕΝΗΣ — **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ**

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ